Année 1953. — N° 3. Le Numéro : 15 francs. 13 Février 1953.

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE

AVIS ET RAPPORTS DU CONSEIL ÉCONOMIQUE

ABONNEMENTS : METROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 250 fr.; ETRANGER : 450 fr.
(*Compte chèque postal*: 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

SESSION DE 1953

Séances des 10, 11 et 12 Février 1953.

SOMMAIRE

Problème général des carburants nationaux (1).
Régime juridique, administratif et financier des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique (1).
Fonds spécial d'aide à l'industrie cinématographique française (1 et 2).

ÉTUDE DU PROBLÈME DES CARBURANTS NATIONAUX

1° Rapport présenté, au nom du Conseil économique, par M. Roger Millot.

SOMMAIRE

Introduction.
CHAPITRE Ier. — *Généralités sur les carburants nationaux.*
§ 1. — Caractéristiques des carburants nationaux.
§ 2. — Les carburants nationaux dans le monde.
1° Les U. S. A;
2° L'Europe orientale;
3° L'Allemagne occidentale;
4° La Suisse;
5° La Grande-Bretagne;
6° Les pays scandinaves.
§ 3. — Les ressources de la France.
1° Les lignites et les goudrons de houille;
2° Les schistes;
3° Le bois;
4° Les matières alcooligènes;
5° Le gaz;
6° La tourbe.
CHAPITRE II. — *La production des carburants nationaux en France.*
§ 1. — Historique.
1° Période d'avant guerre;
2° Période de guerre;
3° Période actuelle.
§ 2. — Evolution de la législation.
1° Période d'avant guerre:
A. — Avant 1937;
B. — Après 1937;
2° Période de guerre;
3° Période actuelle.
§ 3. — Etude particulière sur les schistes bitumineux.
§ 4. — Etude particulière sur l'hydrogénation.
CHAPITRE III. — *L'avenir des carburants nationaux en France.*

INTRODUCTION

Le Conseil économique a adopté, le 22 janvier 1952, un rapport et un avis sur la situation de l'exploitation et de la recherche du pétrole en Alsace.

Par la suite, le problème du financement des recherches de pétrole et de gaz naturel a été examiné, au cours de la séance

(1) Le compte rendu des délibérations du Conseil économique sur cette question figure au *Bulletin du Conseil économique* n° 4 du 11 février 1953.

(2) Le compte rendu des délibérations du Conseil économique sur cette question figure au *Bulletin du Conseil économique* n° 5 du 12 février 1953.

du 22 juillet 1952, sur rapport également de la commission de la production industrielle.

Ces deux études entraient dans le cadre du problème général des produits pétroliers, dont le Conseil avait décidé de se saisir, le 25 juillet 1951.

Il avait été entendu que les autres aspects essentiels de cet important problème feraient l'objet de nouvelles études du Conseil.

Poursuivant ses travaux, la commission de la production industrielle vous propose aujourd'hui d'examiner le problème des carburants nationaux. Comme précédemment, cette enquête a été préalablement confiée au groupe de travail créé à cet effet, dont je vous rappelle la composition; membres : MM. Cade, Garnier, Goudy, Monjauvis, Pasquet, Taix, Uchard, Wolff; président, M. Roger Millot.

Il convient tout d'abord de préciser que ce rapport traite de tous les carburants nationaux, autres que le pétrole national, puisque la recherche et l'extraction de ce dernier ont été examinées dans le précédent rapport.

Il a paru en effet, préférable de séparer ces deux études, en raison de la nature différente des problèmes qui se posent.

Nous n'avons pas voulu adopter pour ceux-là l'appellation de carburants de remplacement, parce que nous estimons qu'ils sont complémentaires du pétrole et que leurs domaines d'utilisation ne doivent pas nécessairement être les mêmes.

Si nous pensons qu'aucun effet ne doit être épargné pour la production de pétrole national, nous pensons également que les autres carburants doivent être recherchés, en raison de l'insuffisance de nos ressources énergétiques.

Il n'est pas dans notre intention d'examiner dans ce rapport le problème de la production et des débouchés de l'alcool-carburant, puisqu'il doit faire l'objet des travaux de la commission spéciale qui a été créée au sein de notre Assemblée pour étudier le problème de l'alcool sous tous ses aspects.

Ce rapport expose, dans une première partie, le problème des carburants nationaux dans le monde et, dans une seconde partie, les divers aspects de la production française. Dans une troisième partie enfin, seront étudiées les possibilités d'avenir de ces carburants dans notre pays.

CHAPITRE Ier

Généralités sur les carburants nationaux.

§ 1er. — Caractéristiques des carburants nationaux

Les carburants nationaux sont constitués par tous les produits tirés du sol national qui peuvent être utilisés dans l'alimentation d'un moteur.

Ils se présentent sous des formes variées et ne peuvent évidemment provenir que d'un combustible, généralement carboné.

Un carburant non pétrolier peut être fabriqué à partir de la houille, des lignites, des schistes, des tourbes, du bois, des plantes annuelles ou de déchets organiques divers.

Comme l'essence est le carburant normal, la technique s'efforcera partout, au départ de ces matières combustibles diverses, de faire de l'essence, c'est-à-dire des carbures d'hydrogène. Or, toutes ces matières, hormis le pétrole, contiennent de l'oxygène.

Il faut donc trouver des procédés de transformation qui éliminent l'oxygène, si possible. Théoriquement, la science le permet. On peut gazéifier les houilles, les lignites, le bois et, de là, produire de l'essence. Il suffit de pyrogéner le schiste pour avoir une huile assez semblable au pétrole. L'hydrogénation directe de tous ces corps (sauf peut-être les matières cellulosiques) donne des produits pétroliers. Et si l'on ne peut faire avec les composés les plus oxygénés (donc les plantes annuelles) des carbures d'hydrogène liquides, on peut, du moins, les transformer en alcool et aboutir (si on le voulait), par des opérations chimiques d'un intérêt pratique discutable, à des carbures gazeux, puis liquides.

Cependant en raison de la complication et de l'anomalie de telles transformations, on se bornera à faire des essences, quand l'opération est indispensable; on utilisera des carburants oxygénés liquides, tels qu'ils sont et les combustibles solides, en les transformant en carburants gazeux, à moins que ces carburants gazeux ne soient obtenus par voie naturelle.

De plus, il n'est pas question actuellement de transformer en carburants des combustibles qui ont déjà leurs débouchés normaux à l'état naturel, puisque ces transformations ne peuvent s'accompagner que d'une perte de leur pouvoir calorifique, mais, au contraire, il s'agit d'utiliser des combustibles ou des déchets délaissés, qui se trouvent ainsi valorisés et augmentent nos ressources énergétiques.

Cette valorisation des combustibles délaissés permet de susciter des techniques nouvelles, source de brevets et de licences, et peut servir de point de départ à une industrie chimique nouvelle, dont les possibilités sont des plus intéressantes.

Il n'est pas inutile de souligner l'intérêt que présentent les carburants nationaux en temps de guerre, non seulement pour la satisfaction des besoins civils, mais aussi pour celle des besoins militaires, lorsque les importations ne suffisent plus à les assurer.

D'ailleurs, jusqu'à présent, leur utilité a été appréciée presque uniquement pendant ces périodes difficiles. C'est la raison pour laquelle leur production a toujours été suscitée par les pouvoirs publics.

Enfin, il convient de prévoir que les ressources pétrolières deviendront insuffisantes dans l'avenir et qu'il faudra alors avoir recours aux carburants nationaux, dont les prix de revient seront à ce moment compétitifs avec ceux du pétrole, en raison, d'une part, des progrès techniques réalisés, et, d'autre part, de l'accroissement des difficultés d'extraction du pétrole.

§ 2. — Les carburants nationaux dans le monde

1° *Les Etats-Unis d'Amérique.*

Malgré l'importance de leurs réserves à vue de pétrole, évaluées actuellement entre 4 et 7 milliards de tonnes (moins du quart des ressources mondiales), les Etats-Unis d'Amérique, en raison de leur consommation sans cesse croissante (60 p. 100 de la consommation mondiale), envisagent une production massive d'essence de synthèse, à partir de 1960, et ceci en dehors de toute hypothèse de crise.

Les Etats-Unis d'Amérique estiment que leurs réserves en combustibles sont les suivantes:

Pétrole, 4 à 7 milliards de tonnes.
Gaz naturel, 1 milliard et demi de tonnes.
Huile de schiste, 50 milliards de tonnes.
Combustibles houillers susceptibles d'être transformés en carburants liquides, 4.000 milliards de tonnes.
Huiles incluses dans les sables bitumineux, 38 milliards de tonnes.

Ce tableau montre que, si les U. S. A. disposent d'importantes ressources en pétrole, leur richesse est plus grande encore, en ce qui concerne les autres combustibles.

C'est la raison pour laquelle ils admettent que, pour être prêts, vers 1960, à relayer le carburant pétrolier par d'autres carburants, il est nécessaire de procéder dès maintenant aux études nécessaires, à la formation des techniciens et à l'établissement des projets d'installations industrielles adéquates.

Cette œuvre de prévoyance pouvant être difficilement réalisée par des initiatives privées, le bureau des mines a pris, dès 1944, les mesures nécessaires pour réaliser rapidement la production de carburants nationaux non pétroliers: 40 millions de dollars ont été affectés au fonds de concours initial, destiné à la recherche.

Chaque année, le bureau des mines publie un volume vulgarisant les travaux intéressant, soit l'industrie schistière, soit l'industrie d'hydrogénation, soit la technique de transformation des gaz naturels en carburants.

Les efforts se sont développés avec le « synthetic Liquid fuels act » de 1947. Tous les laboratoires de recherches et l'installation pilote pour le traitement de schiste envisagés par la loi sont maintenant en pleine activité.

Les expériences faites à la station expérimentale de Rifle, dans le Colorado, montrent que la mécanisation poussée de l'équipement minier, ainsi que le perfectionnement des techniques de distillation et de raffinage appliqués sur une échelle industrielle, peuvent ramener le coût de la production d'huile de schiste à un niveau voisin de celui des produits pétroliers. Il est à noter que les réserves de schiste des Etats-Unis sont les plus importantes du monde: 400 milliards de tonnes, contenant 50 milliards de tonnes d'huile.

Une usine expérimentale utilisant comme matière première le gaz naturel a été mise en route, en 1950, à Louisiana, dans le Missouri, en vue d'appliquer un procédé Fischer perfectionné par rapport aux méthodes utilisées en Allemagne pendant la dernière guerre. Des essais d'hydrogénation sur des produits houillers ont été entrepris également par le bureau des mines. Les expériences poursuivies tendent surtout à réduire les coûts d'exploitation, les Etats-Unis envisageant sérieusement, lorsque leurs réserves pétrolières seront épuisées, d'utiliser leurs immenses ressources en charbon, pour en obtenir des carburants.

Ces recherches devaient permettre au directeur du bureau des mines des Etats-Unis de déclarer, en 1950, lors d'une communication sur les réserves américaines de charbon et de schiste:

« La conversion de ces matières premières en carburants synthétiques est sur le point de provoquer la naissance aux Etats-Unis d'une nouvelle grande industrie. (*Revue pétrolière*, n° 918 de janvier 1951.) »

2° *L'Europe orientale.*

C'est surtout en Europe orientale qu'ont été installées les plus grandes exploitations de carburants de synthèse, au départ des lignites.

La production aurait été, en 1949, de 800.000 tonnes de carburants de synthèse, soit le tiers environ de la capacité de production de 1944 (cf. *Techniques et applications du pétrole* de mai 1950).

En outre, l'Allemagne orientale produit une grande quantité d'alcool de pommes de terre.

L'Esthonie possède des réserves de schistes importantes (5 milliards de tonnes) et sa production serait la plus forte du monde (1950 = 715.000 tonnes d'huile). Les réserves de l'U. R. S. S. sont encore plus importantes (55 milliards de tonnes) et sa production d'huile en constante progression (400.000 tonnes en 1950).

3° *L'Allemagne occidentale.*

A la suite du démontage de ses installations de synthèse, l'Allemagne occidentale a maintenant une production de carburants, au départ des houilles et lignites, pratiquement nulle.

Cette production avait atteint un niveau considérable pendant la dernière guerre. L'hydrogénation des houilles et des lignites, dont la technique avait été inventée et mise au point en Allemagne, avait, en effet, permis à ce pays de produire, en moyenne, 3.250.000 tonnes de carburants par an, soit 85 p. 100 de sa production de carburants synthétiques.

En 1945, les Alliés avaient interdit à l'industrie allemande de produire des combustibles liquides, à partir de la houille et, de ce fait, les usines d'hydrogénation furent fermées, mais cette mesure a été abrogée en 1949 et une partie des usines a été remise en marche. Celles-ci ne traitent que les résidus de pétrole, les conditions économiques n'étant plus les mêmes.

L'Allemagne utilise cependant, comme carburant, une certaine quantité de gaz de houille et de gaz naturel, mais cette consommation est en régression (54 millions de mètres cubes en 1949, contre 114 millions en 1946).

Ses productions schistières, notamment dans le Wurtemberg, ne sont pas négligeables, bien que surtout orientées vers le chauffage des fours à ciment.

Les installations d'hydrolyse du bois (Regensburg, Tornesch, Dessau, Holzminden) fabriquent, à la fois, levures et alcool, mais le carburant issu du bois est surtout le bois gazo lui-même.

4° *La Suisse.*

La Suisse est particulièrement inquiète de la concurrence prochaine que subiront les déchets de bois, de la part de l'énergie électrique. Aussi, le bois est-il valorisé, en fournissant l'éthanol et le méthanol, dont le gouvernement impose l'incorporation à l'essence.

5° *La Grande-Bretagne.*

En raison de sa richesse en charbon, la Grande-Bretagne s'est intéressée à la technique de l'hydrogénation et a réalisé une usine prototype.

Elle utilise, depuis un siècle, les schistes d'Ecosse, qui ont un rendement de 10 p. 100 d'huile. Les réserves exploitables sont estimées à 680 millions de tonnes et la production d'huile a atteint 112.000 tonnes en 1949.

La Grande-Bretagne pratique, en outre, une politique d'alcool-carburant.

6° *Les pays scandinaves.*

Les pays scandinaves possèdent des tourbières importantes et des ressources sylvestres considérables.

La Suède exploite d'importants gisements schistiers. Ses réserves sont évaluées à 5 milliards de tonnes, mais la teneur en huile de ces schistes est très faible.

Néanmoins, grâce à la modernisation de l'usine de Kvarntorp, à la mise au point de techniques particulières, et à l'exploitation commerciale des sous-produits, la société suédoise d'huile de schiste prétend avoir maintenant réussi à réaliser une production économique. Celle-ci serait, en 1953, de:

100.000 tonnes d'huiles de schiste.
15.000 tonnes de gaz liquide.
28.000 tonnes de soufre raffiné.
45.000 tonnes de chaux vive.
100.000 tonnes d'engrais azotés.

On peut, en outre, tirer du schiste suédois de l'aluminium et de l'uranium.

Il convient enfin de souligner que la récupération du carbone fixe, qui sert aux opérations de pyrogénation et de distillation, a contribué d'une façon appréciable à équilibrer la production de cette usine. Ainsi, elle ne consomme pas de charbon et vend à l'extérieur du courant électrique. Toutefois, l'usine de Kvarntorp n'est parvenue, pour l'instant, qu'à récupérer 70 p. 100 du carbone fixe.

L'O. E. C. E. a marqué son intérêt pour le développement de ces techniques en envoyant, en octobre 1951, une mission intereuropéenne d'assistance technique en Suède pour y étudier les méthodes de production d'huile de schiste.

Plusieurs membres de la mission n'avaient jamais eu l'occasion de voir fonctionner une entreprise d'huile de schiste. Tous ont été frappés par les perspectives offertes par la création d'une telle industrie dans leurs propres pays.

Constatant l'ampleur des réalisations auxquelles on est parvenu en Suède et ailleurs, et mesurant la complexité de la question, eu égard à la diversité des caractéristiques physiques et chimiques des schistes bitumeux, la mission recommande, à l'unanimité:

1° Qu'il soit créé un comité de l'huile de schiste sous le patronage de l'O. E. C. E., Paris. Ce comité serait chargé de transmettre des renseignements aux pays membres et d'organiser des recherches dans ces pays. Il est proposé de désigner M. Quistgaard pour présider ce comité;

2° Qu'après l'étude des méthodes suédoises de production de l'huile de schiste et la publication du rapport de la mission, les milieux officiels ne se désintéressent pas d'un sujet qui offre de si vastes possibilités. Etant donné que les méthodes suédoises sont adaptées au traitement d'une variété particulière de schiste, il conviendrait d'élargir le champ de l'enquête et de recueillir de nouvelles données en envoyant aux Etats-Unis une mission qui serait chargée d'étudier les travaux entrepris par la section de la recherche sur les huiles de schiste du « United States Bureau of Mines » pour la mise au point de procédés de distillation, ainsi que les conclusions auxquelles ces travaux ont abouti.

§ 3. — Les ressources de la France en carburants nationaux

Avant de retracer l'évolution de la production des carburants nationaux, il est intéressant d'examiner les ressources potentielles de notre pays.

1° *Les lignites et les goudrons de houille.*

Les lignites d'Hostons sont déjà utilisés pour alimenter une centrale thermique.

Par contre, ceux du bassin des Bouches-du-Rhône pourraient permettre la création d'une centrale gazière qui fournirait, à titre de sous-produit, des goudrons de distillation susceptibles de donner une quantité d'essence de qualité d'environ 50.000 mètres cubes (sur la base de la production actuelle de 2 millions de tonnes de lignite par an). De même, le développement de la cokéfaction des charbons lorrains devrait permettre, une fois que serait terminée l'installation des cokeries prévues, de satisfaire les besoins normaux en goudrons de houille de l'ordre de 600.000 mètres cubes et de fournir 50.000 mètres cubes d'essence en hydrogénant le surplus disponible d'environ 100.000 mètres cubes de goudrons.

A partir de la houille, on peut envisager une production de carburant, par le procédé de l'hydrogénation, mais ce procédé étant coûteux, lorsqu'on traite des solides, il est préférable de l'appliquer actuellement aux liquides: goudrons de houille ou de lignites (huiles de schistes également) pour en obtenir toute la gamme des produits ordinairement tirés du pétrole.

2° *Les schistes.*

Les ressources schistières de la France s'échelonnent le long d'une transversale qui part des Landes pour aboutir dans le Jura. La plupart des gisements sont inexploités.

Seuls, ceux de Séverac (Aveyron), de Vagnas (Gard), de Saint-Hilaire (Allier), de Crevency (Doubs), et d'Autun (Saône-et-Loire), ont fait l'objet d'études ou d'exploitation.

Le gisement de Séverac, qui se prolonge dans la région de Lavelanet, dispose d'une réserve de 100 millions de tonnes certaines et d'un tonnage probable beaucoup plus important.

Le bassin de Vagnas, aux schistes riches en huile, a des réserves d'environ 30 millions de tonnes.

Le bassin d'Autun, en Saône-et-Loire, sera étudié d'une façon particulière dans la suite de ce rapport.

3° *Le bois.*

Les réserves forestières françaises permettent une production annuelle de 10 à 11 millions de stères de bois de feu.

La production du bois de feu est d'autant plus intéressante que l'électrification des campagnes et l'augmentation du standard de vie en ont supprimé pratiquement les débouchés traditionnels.

La France a trouvé ses principaux moyens de subsistance, pendant le dernier blocus, en utilisant, parfois avec excès, ses réserves forestières. (La production maxima a été d'environ 15 millions de stères en 1943).

L'utilisation d'une partie de ces bois de feu pour alimenter les gazogènes automobiles pourrait apporter sa contribution au problème des carburants nationaux et résoudrait, dans une certaine mesure, le grave problème d'économie forestière que pose la vente des taillis.

Une autre utilisation intéressante des bois de feu pourrait être la fabrication d'alcool méthylique ou méthanol, dont les qualités carburantes, bien que discutées, sont exceptionnelles, du fait de son pouvoir antidétonant et de sa grande chaleur latente de vaporisation. Le méthanol peut, d'ailleurs, également être obtenu à partir du coke et du fuel.

4° *Les matières alcooligènes.*

On sait le problème que pose l'écoulement des excédents d'alcool. Ceux-ci résultent de la distillation d'une partie de la production betteravière.

Ces excédents d'alcool ont été, à certains moments en France, affectés à la carburation. Pour obtenir de l'alcool carburant, on peut envisager des productions d'alcool de synthèse, au départ de la houille ou du pétrole; d'hydrolise, au départ des bois ou des déchets cellulosiques; de distillation, au départ de plantes alcooligènes.

5° *Le gaz.*

Les gaz susceptibles d'être utilisés à la traction sont les gaz naturels, dont la source à peu près unique, est à Saint-Marcet et les gaz de cokeries ou d'usines à gaz, en attendant que le développement des techniques étudiées actuellement en Belgique permette la production rationnelle du gaz méthane, que l'on peut récupérer dans les mines de houille grisouteuses.

Excluons le gaz naturel de pétrole, qui peut servir à d'autres usages qu'à la traction, notamment au chauffage et à l'éclairage.

Les gaz de cokeries et d'usines à gaz, dont on pourrait disposer pour la traction, correspondent à environ 150 millions de mètres cubes.

Si l'on voulait accroître leur utilisation dans la traction, il conviendrait d'augmenter simultanément les postes de compression, dont le débit total correspond à 146 millions de mètres cubes par an.

Sans diminuer sensiblement la valeur fertilisante du fumier, on peut obtenir, par fermentation anaérobie, une importante production de gaz combustible, sans faire appel à aucune source extérieure d'énergie, dans des conditions régionales adéquates de température. Une tonne de fumier fournit 51 mètres cubes de gaz, équivalant à 33 litres d'essence (procédé Isman et Ducellier).

En Algérie, le nombre des installations s'accroît très rapidement (60 en 1950, 600 en 1951, plusieurs milliers actuellement).

L'intérêt de ce procédé est double, puisqu'il permet, en même temps, d'utiliser le fumier. Toutefois, si l'on envisage un large développement, il convient de régler les problèmes difficiles de la concentration de la production d'une part et de la compression du gaz, de l'autre.

6° *La tourbe.*

La France possède un assez grand nombre de tourbières, généralement inexploitées ou exploitées artisanalement.

Les 1.200.000 hectares de tourbières représentent des réserves théoriques de l'ordre de 3 milliards de tonnes de tourbe sèche.

Seules, quelques tourbières permettraient, par leur importance, l'installation d'usines d'essence de synthèse.

Par contre, on pourrait plus facilement envisager de développer la transformation des tourbes en briquettes du type « Union » équivalentes aux briquettes de lignite, au départ d'un assez grand nombre de tourbières, ce qui permettrait de libérer d'autres matières combustibles.

Toutefois, il semble que, pour l'instant, on peut négliger les ressources que la tourbe pourrait fournir en produits carburants.

En résumé, la production de carburants nationaux, si l'on n'envisage que l'utilisation de résidus ou déchets dans les exploitations en exercice ou que l'industrie est prête à installer, pourrait être de l'ordre de 1 million de tonnes d'équivalents-essence.

D'autre part, comme la plupart des techniques mises en jeu dans ce domaine sont polyvalentes, on pourrait très bien, à partir des ressources nationales, fabriquer des produits plus nobles que les carburants, lorsque les circonstances économiques ou politiques ne rendraient pas indispensable la production de ceux-ci.

CHAPITRE II

La production des carburants nationaux en France.

§ 1er. — Historique

1° *Période d'avant guerre.*

Lorsque la loi du 16 août 1940 vint instaurer, en France, un régime d'économie dirigée, la production de carburants nationaux était loin de se rattacher à une profession.

Dans une période intermédiaire entre la guerre de 1914 et celle de 1939, on s'était, sans doute, préoccupé de tirer du sol national des combustibles utilisables, directement ou non, dans les moteurs, mais de telles recherches n'intéressaient directement que l'armée.

De 1920 à 1930, de timides essais de gazogènes à bois furent faits par le ministère de la guerre. Seul, l'alcool de distillerie avait pu acquérir une situation privilégiée par le jeu des reprises obligatoires imposées aux producteurs d'essence, dans le cadre d'une politique de soutien des productions agricoles.

De 1930 à 1940, les pouvoirs publics s'inquiétèrent de donner au pays le maximum de sécurité dans le domaine des approvisionnements, en raison des menaces de guerre. C'est dans ce but que fut créé l'Office national des combustibles liquides, dont le mérite fut de donner les impulsions nécessaires à une œuvre qui ne pouvait être que de longue haleine.

De plus, il était naturel que la France essayât d'appliquer à ses ressources les techniques de production d'essence de synthèse qui avaient fait de grands progrès. Il s'agissait d'entreprises-témoins et non d'un programme systématique de production.

C'est ainsi qu'en 1938, la France parvenait, par des initiatives dispersées, aux résultats suivants:

Poursuite de l'activité de l'usine de la Société minière des schistes bitumeux d'Autun, créée en 1881;

Installation de 3 usines-témoins d'essence de synthèse à Liévin, Béthune, Harnes;

Constitution d'un parc de gazogènes de 8.000 véhicules à charbon de bois ou bois-gazo;

Programme d'essai de quelques stations de compression de gaz, destiné à l'alimentation des moteurs, encouragé par l'action de propagande de l'Automobile-Club de France.

2° *Période de guerre.*

Dès le mois de juillet 1940, les pouvoirs publics interviennent dans de nombreux secteurs pour développer la production et l'utilisation des carburants nationaux.

Un « Comité des inventions » fut notamment chargé de mettre au point des techniques nouvelles.

De leur côté, les industriels unissaient leurs efforts et formaient des groupements. Ainsi, les producteurs de carburants issus du bois constituaient le groupement des carburants ligneux et dérivés.

Enfin, vers le mois de mai 1941, le ministre de la production industrielle décidait de créer une commission générale des carburants et lubrifiants de remplacement, réunissant plusieurs comités d'organisation, selon la nature du carburant. C'est ainsi que, malgré la diversité des techniques, prit naissance une profession particulière, groupant les industriels dont les activités, très disparates, tendaient à un seul but: obtenir par tous les moyens possibles des « équivalents-essence ».

Cependant cette commission générale vit son action paralysée par les autorités publiques et dut être transformée en comité à la fin de l'année 1942. En raison du retard mis à doter cet organisme des moyens d'action nécessaires, il était impossible que ce comité pût créer de vastes établissements industriels. Dès lors, c'est la production de combustibles solides pour gazogènes qui devait se révéler la plus importante.

En ce qui concerne les autres acrburants, la principale activité du comité fut orientée:

D'une part, vers la recherche,

D'autre part, vers la préparation d'établissements industriels, dont on n'envisageait la mise en route réelle qu'après la libération du pays.

Le centre d'études et de recherches des carburants et lubrifiants de remplacement, créé le 28 octobre 1942, permit, d'une part, la constitution d'un certain nombre d'usines et l'amélioration de leurs techniques et, d'autre part, la sélection de nombreuses études qui devaient pouvoir être exploitées ultérieurement par l'industrie, si les conditions économiques leur étaient favorables ou si la nécessité l'exigeait.

Le centre d'études devait être, peu à peu, absorbé par un organisme général: « l'Institut du Pétrole », fondé en juillet 1944.

Ainsi, les carburants nationaux ont fourni à la consommation française, de 1940 à 1945, annuellement, 700.000 tonnes d'équivalents-essence, soit la moitié environ de la consommation d'essence de 1939.

Examinons les réalisations industrielles.

Lors de la Libération, il existait douze usines, achevées, en construction, ou en projet, dont la plupart ne s'étaient édifiées que sous la garantie d'un contrat de reprise évitant à l'entreprise les aléas d'une exploitation hasardeuse.

Il faut y ajouter les usines de carbonisation construites pendant la guerre (dont 39 avaient été homologuées) et celles dont les projets n'avaient pas été suffisamment poussés lors de la Libération.

Il ne nous semble pas possible d'étudier en détail, malgré l'intérêt que cela présenterait, l'histoire de chacune de ces usines:

L'usine de *Rousset*, dont la construction avait été entreprise par la Compagnie centrale d'hydrogénation et de synthèse, traitant les lignites des Bouches-du-Rhône. La construction de cette usine avait été décidée avant la guerre, dans le cadre des projets approuvés par le décret du 28 janvier 1939, relatif au plan national de ravitaillement en carburant.

L'usine de *Gardanne* (Société chimique des Bouches-du-Rhône), traitant les lignites des Bouches-du-Rhône.

L'usine de *Séverac-le-Château*, traitant des schistes de carrière (Compagnie industrielle des schistes bitumeux de l'Aveyron).

L'usine de *Saint-Hilaire*, traitant les schistes de Saint-Hilaire (Société chimique de la Grande-Paroisse).

L'usine de *Vagnas*, qui devait traiter les schistes de Vagnas (Société des Mines de Vagnas).

L'usine d'*Autun*, qui exploite depuis 1881 les schistes bitumeux de l'Autunois (Société minière des schistes bitumeux).

L'usine de *Scoury*, prévue pour faire des cétones par fermentation butyrique des matières cellulosiques (Société de synthèse et de fermentation)

L'usine de *Decazeville*, première usine au monde qui a pu permettre la transformation des déchets de bois en méthanol de synthèse (Société aveyronnaise de méthanol).

L'usine de *Mazingarbe*, construite avant la guerre pour faire de l'essence d'hydrogénation de houille (Société des carburants synthétiques des mines de Béthune).

L'usine de *Liévin*, construite avant guerre pour faire de l'essence d'hydrogénation de houille (Compagnie française des essences synthétiques).

L'usine de *Harnes*, construite avant la guerre pour faire des essences Fischer au départ du coke (Société Kuhlmann).

L'usine d'hydrolyse de *Morcenx*, édifiée par l'Etat.

3° *Période actuelle.*

La fin de la guerre a été caractérisée par le retour aux importations de produits pétroliers, facilitées par les contrats de « prêt-bail » passés avec les U. S. A. Le résultat immédiat a été la disparition de la plupart des carburants nationaux.

L'industrie des gazogènes s'est tournée vers d'autres activités.

S'il s'agit du gaz-traction, la moitié des 200 postes de compression qui ont été installés autrefois ont été mis dans la « naphtaline ».

S'il s'agit d'alcool, on dispose de larges excédents, pour lesquels on éprouve des difficultés d'écoulement qui font, à l'heure actuelle, l'objet d'études des pouvoirs publics et notamment de notre Assemblée.

S'il s'agit, enfin, de l'industrie de synthèse, deux usines subsistent, l'une à Autun, l'autre à Liévin. Elles produisent des quantités d'essence, qui ne dépassent pas 70.000 mètres cubes.

Il était normal que toutes les usines justiciables seulement d'une économie de guerre et dont la technique ne pouvait aboutir qu'à des produits de médiocre qualité, se missent à l'arrêt. La plupart d'entre elles étaient exploitées par des industriels provisoirement paralysés dans leurs fabrications normales. Il convenait que, dans le plus bref délai, ils concentrent leur énergie vers la reprise rapide de leurs activités antérieures.

Par ailleurs, les pouvoirs publics ne pouvaient envisager de soutenir indéfiniment des industries dont les objets devenaient périmés.

Il était souhaitable que des discriminations fussent faites entre les diverses tentatives plus ou moins heureuses, pour ne consacrer que les meilleures.

Une telle évolution est normale et doit aboutir nécessairement à substituer aux formules de régie, indispensables dans les périodes où les conditions d'exploitation sont trop aléatoires, des formules de soutien comportant, pour l'industriel, un risque suffisant pour stimuler ses énergies.

Il convient d'examiner maintenant l'évolution de la législation relative aux carburants nationaux.

§ 2. — Evolution de la législation relative au soutien des carburants nationaux.

1° *Période d'avant guerre.*

Il existait traditionnellement, avant la guerre, une protection des produits pétroliers ou substituts d'origine métropolitaine.

Cette protection était destinée essentiellement à permettre l'équilibre financier de l'exploitation du gisement de pétrole de Pechelbronn et, accessoirement, de certains schistes bitumineux.

A. — Avant 1937.

Du point de vue douanier, les produits issus du pétrole brut national et les autres carburants nationaux bénéficiaient d'une protection consistant en une taxe douanière appliquée aux produits finis importés.

Par exemple, en 1936, l'essence ex-brut national bénéficiait d'une protection de 48,85 F à l'hectolitre dont le prix C. I. F. moyen était de 29 F l'hectolitre.

Du point de vue fiscal, des taxes intérieures de consommation frappèrent indistinctement les produits importés et les produits nationaux.

B. — A partir de 1937.

Les taxes intérieures furent fondues dans le tarif douanier, qui devint, dès lors, un tarif unique à la fois fiscal et protecteur. Les productions nationales se trouvèrent favorisées par ce soutien accru, qui était établi en fonction uniquement de considérations fiscales.

La situation était la suivante:

Le benzol carburant et les assimilés, les carburants forestiers, les produits issus de la synthèse Fischer, qui tous s'intègrent dans des productions d'où le prix de revient ne peut être nettement dégagé, engendraient pour leurs producteurs des profits appréciables;

L'alcool carburant, dont le prix moyen d'achat aux distillateurs était déjà élevé, exigeait une subvention spéciale en sus de la protection;

Les produits tirés des schistes bitumineux d'Autun exigeaient, à partir de 1937, en plus de l'exonération de droits, un appui constitué par le transfert d'une partie des bénéfices de la société Pechelbronn;

Les essences d'hydrogénation élaborées à partir de la houille et ses dérivés par les usines de Béthune et Liévin, bénéficiaient d'une garantie totale résultant de contrats signés en 1934, et en vertu desquels l'Etat assurait l'équilibre de l'exploitation de ces usines et l'écoulement de leur production (alors réalisée par un comptoir des essences synthétiques). Le décret du 28 janvier 1939, avait accordé la garantie de l'Etat, pour 400 millions, aux emprunts qui seraient émis pour la construction d'usines d'hydrogénation.

La charge, en sus de l'exonération des droits, était couverte, en 1938, par une taxe de 1,25 F par hectolitre frappant l'ensemble des essences consommées.

Voici, pour 1938, d'après la direction des carburants, l'évaluation des exonérations (charges indirectes) et subventions (charges directes) pour ces différentes productions (en millions de francs) :

	EXONÉRATIONS des droits.	SUBVENTIONS	CHARGE totale.
Benzol carburant et assimilés.	(1) 100	—	100
Carburants forestiers	40	—	40
Synthèse Fischer	5	—	5
Alcool carburant	200	500	700
Produits dérivés du schiste (Autun).	10	Mémoire	(2) 10
Essences d'hydrogénation ...	20	40	60
Totaux	375	540	915

(1) Chiffre obtenu après déduction des taxes fiscales particulières à ces produits.
(2) Autun bénéficiait en outre d'un appui imputé sur la protection accordée à Pechelbronn.

La charge totale figurée ci-dessus correspondait à plus de 20 p. 100 de la valeur C.I.F. des produits pétroliers importés. Les produits protégés représentaient en volume à peine plus de 3 p. 100 de l'ensemble des produits pétroliers importés.

2° *Période de guerre.*

La nécessité de développer la production des carburants de remplacement entraîna la modification de la législation antérieure et aboutit à la création du Groupement d'achat des carburants (G. A. C.) par la convention du 28 octobre 1941.

Le Groupement d'achat des carburants fut chargé par l'Etat de procéder à tous achats de carburants, lubrifiants et combustibles liquides d'origine étrangère ou nationale et à une péréquation d'ensemble de leurs prix, dans le cadre des réglementations en vigueur.

Le G. A. C. devait donc reprendre, aux prix fixés par l'administration, les productions nationales.

Les prix et les garanties accordées par l'Etat furent adaptés, suivant les entreprises. Lorsque les investissements spéciaux à réaliser étaient faibles ou nuls, ce furent de simples ordres de fabrication à durée limitée et dont les bases de rémunération étaient en grande partie forfaitées. Lorsque les investissements à réaliser portaient sur des sommes importantes et comportaient des risques, ce qui fut le cas le plus fréquent, l'administration fut presque toujours obligée de souscrire des contrats, de manière à donner aux industriels des garanties d'amortissement et à leur permettre de trouver plus facilement du crédit.

Le soutien par contrats a été souvent associé à l'octroi de la garantie de la loi du 23 mars 1941 et à certaines facilités accordées par la caisse des marchés notamment par le jeu des lettres d'agrément.

La base juridique de la plupart des contrats résultait de l'article 2 de la loi validée n° 373 du 15 juillet 1943 qui stipule que les ministères compétents (économie nationale, finances et production industrielle) « sont autorisés à conclure, au nom de l'Etat, tous contrats fixant les prix et conditions auxquels peut être acheté aux industriels tout ou partie de leur production en carburants liquides et lubrifiants de remplacement ». « La reprise des produits faisant l'objet de ces contrats est assurée par le G. A. C., en application de la convention du 18 octobre 1941 ».

Deux contrats avaient été passés, dès 1934, par l'Office national des combustibles liquides pour la reprise des essences d'hydrogénation de Béthune et de Liévin. Ces contrats, dont le financement avait été assuré, jusqu'en 1940, par un Comptoir des essences synthétiques, furent également à la charge du G. A. C. dès sa création.

On notera que le G. A. C. n'est jamais intervenu en matière de combustibles pour gazogènes (bois-gazo, charbon de bois et grains de houille).

3° *Période actuelle.*

Avant que la dissolution du G. A. C. ne fut encore envisagée, le régime fiscal et douanier des produits pétroliers devait subir, le 1er janvier 1948, à la suite des accords de Genève, une modification en sens inverse de celle qui avait été décidée en 1937. Les droits de douane ont été ramenés au strict niveau indispensable au raffinage national. Des taxes intérieures de consommation ont été rétablies afin de maintenir les recettes fiscales du Trésor: ces taxes frappent les produits indistinctement, sans considération de provenance ou de lieu de traitement: les productions de Pechelbronn, celles de la R. A. P., celles d'Autun, etc. y sont assujetties. Les carburants solides et gazeux et, depuis le 1er février 1950, l'alcool carburant et le benzol carburant, en sont exonérés; ces derniers produits supportent des taxes à la production très inférieures aux taxes intérieures (une exonération totale a même été décidée pour l'alcool carburant dont le régime est bien connu).

Ces dispositions sont beaucoup plus sévères pour les productions pétrolières nationales que les régimes d'avant guerre, alors que les prix de revient du pétrole national sont grevés de charges beaucoup plus lourdes tenant, entre autres, à l'application du statut du mineur aux entreprises extractrices. Il est également remarquable que la forme « hydrocarbure pétrolier » est frappée d'impositions très lourdes, en raison des facilités d'assiette, tandis que d'autres hydrocarbures ou alcools y échappent ou bénéficient d'importantes subventions.

La péréquation du G. A. C. permit, sur le moment, de faire face à la surcharge résultant, pour les productions nationales, des taxes dont le nouveau régime les avait frappées.

Cependant, cette péréquation faisait l'objet de vives critiques. Outre que les subventions aux carburants nationaux se trouvaient fondues dans une masse d'opérations de natures variées, on doit faire observer que le groupement, de par son caractère professionnel, ne disposait légalement d'aucun des moyens permettant de rationaliser et de coordonner l'effort des entreprises et de le rendre à la fois moins onéreux et plus efficace.

En outre, dès 1949, l'intérêt du maintien du G. A. C. commençait d'être mis en question et il apparaissait, dès cette époque, qu'on ne pouvait persister à lier le sort des producteurs de carburants nationaux à celui d'un organisme dont la précarité constituait une menace permanente et paralysante pour ces producteurs.

C'est dans ces conditions qu'il fut décidé de créer, sous forme de compte spécial du Trésor, un fonds de soutien aux hydrocarbures ou assimilés et que la loi de finances du 31 janvier 1950 ordonna la dissolution du G. A. C., à compter d'un mois après la promulgation de la loi des comptes spéciaux créant le fonds. Cette dernière loi ayant été promulguée le 28 mai 1950, ce fut, par conséquent, le 29 mai que le fonds prit la suite du G. A. C., en matière de soutien des produits nationaux.

Le bénéfice du soutien a été étendu aux productions des départements et territoires français d'outre-mer par l'article 19 de la loi n° 51-592 du 24 mai 1951, relative aux comptes spéciaux du Trésor.

L'organisation et le mode de fonctionnement du compte spécial sont régis par le décret n° 50-733 du 22 juin 1950.

Le fonds est géré par le ministère de l'industrie et du commerce, sous le contrôle d'un comité composé de fonctionnaires et de représentants de la profession.

Il est alimenté par des redevances incluses dans les prix de vente des produits pétroliers et dont le montant est fixé par arrêté, sur avis conforme de la commission des finances de l'Assemblée nationale et avis de la commission des finances du Conseil de la République.

Une dotation initiale de 1 milliard a été versée au compte, à titre de fond de roulement, par prélèvement sur les disponibilités de la liquidation de la caisse de compensation du pétrole et des produits dérivés.

Le fonds comporte, en dépenses, outre les frais de fonctionnement (reversés au budget général), les sommes jugées nécessaires au soutien des hydrocarbures ou assimilés, y compris les charges entraînées par les contrats de reprise et celles relatives au soutien des mélanges supercarburants.

Conformément au décret du 22 juin 1950, l'octroi des soutiens s'effectue dans le cadre de décisions interministérielles prises après avis du comité de contrôle. Ces décisions sont les suivantes:

1° Décisions fixant, au début de chaque année, la liste des productions d'hydrocarbures susceptibles d'être soutenues;

2° Décisions fixant, au début de chaque année, les limites maxima de l'aide que pourra accorder le fonds;

3° Décisions fixant, pour chaque entreprise et généralement pour trois ans, les conditions particulières de soutien;

4° Décisions fixant les conditions de soutien des mélanges supercarburants.

En matière de contrats de reprise, le titre V du décret du 22 juin 1950 a prévu la revision des contrats passés antérieurement à la création du fonds, étant précisé que les charges résultant de ces contrats seraient supportées par le fonds, à titre provisoire, jusqu'à ce que cette décision intervienne.

Il convient de souligner que le fonds de soutien était surtout destiné, dans l'esprit de ses promoteurs, à encourager le développement de la production de pétrole national.

On comprend, dès lors, que ce soutien convienne mal aux autres carburants nationaux.

Voici les principes qui ont présidé à l'organisation du soutien au pétrole national, tels qu'il nous ont été exposés par le directeur des carburants (séance du groupe du travail « Pétrole » du 13 décembre 1951):

1. La production du brut national est trop faible pour fixer d'autres bases de soutien que provisoires.

2. Nous ne souhaitons pas que le fonds de soutien s'immisce dans la gestion et prenne les responsabilités des entreprises; en période de recherche intense, nous croyons impossible de tracer la frontière exacte entre les dépenses d'exploration et le développement des gisements et les dépenses d'exploitation. Les règles doivent être forfaitaires.

3. C'est le produit qui doit être soutenu et non l'entreprise d'origine (sauf raisons militaires ou sociales étrangères à l'économie). Un soutien variable « selon la tête de l'entreprise » rétablirait l'arbitraire; dans la mesure où il rechercherait pour base les prix de revient, il serait exclusif de tout progrès.

4. Le taux du soutien au fuel ou au brut à fuel sera comparé aux soutiens et protections du charbon national, contre le charbon étranger et le fuel étranger.

Le taux du soutien au bitume ou au brut à bitume sera comparé aux soutiens et protections des goudrons nationaux.

Le taux du soutien aux essences et au gas oil peut être comparé au soutien accordé par le Parlement aux carburants autres (soit le montant des taxes intérieures).

5. Fonder le soutien sur la valeur du produit brut entraînerait une appréciation de la valeur marchande du brut, introduirait l'administration dans le contrat raffineur-producteur, enfin éloignerait des règles simples et fructueuses du paragraphe 4.

Un soutien fondé sur les produits finis (tirés du brut) est apparu le plus pratique à établir et à défendre.

6. Un soutien (fondé sur les produits finis) égal, en 1950, au montant des taxes intérieures rejoint la solution déjà retenue avant guerre: il assure, sans heurt, ni surprise, la transition avec le passé et permet sans danger la préparation de l'avenir.

7. Les soutiens doivent décroître lentement, pendant la période transitoire, pour rappeler qu'ils devront êtres faibles après cette période.

Nous n'avons jamais demandé à chercher, ni reçu ordre de chercher du pétrole cher. Il paraît utile de rechercher d'abord s'il n'y a pas de pétrole bon marché, compétitif.

8. Le maintien des bases provisoires est garanti trois ans aux producteurs de brut. Nous espérons, en 1954:

a) Une nouvelle conférence douanière;

b) L'existence d'une production nationale notable.

Au cours de 1953, la question sera réexaminée et notamment il sera peut-être possible d'adopter devant une production nationale notable le système de la protection.

Examinons quelles ont été les conséquences financières de ces principes:

1° Subventions aux carburants nationaux, autres que le pétrole, pour la période allant du 1er juillet au 31 décembre 1950 (1).

(1) Ces chiffres, ainsi que ceux fournis pour 1951 et 1952, sont extraits d'un tableau, établi par la direction des carburants, relatif à l'ensemble des prévisions des subventions aux hydrocarbures et assimilés, c'est-à-dire destinées en plus au pétrole national et à la régénération des huiles usagées.

USINES	PRODUCTION PRÉVUE moitié de la production de 1950 — A la tonne (1).	PRIX DE REPRISE prévu. — A la tonne (2).	COUT de la production de juillet à décembre évaluée sur la base des prix de reprise. (3) = (1) × (2)	VALORISATION SUR LA BASE des prix paritaires ou assimilés (base mai 1950) — A la tonne (4).	Pour la production totale (5) = (1) × (4)	TAXES intérieures frappant les productions considérées (6).	SUBVENTION totale prévue.
Société minière des schistes bitumineux d'Autun.	9.000 t d'huile brute de schiste traitées sur place pour donner: Essence ... 46,9 p. 100; Pétrole .... 2,5 p. 100; Coke ..... 23,1 p. 100; Mazout de graissage.. 1,3 p. 100; Consom. pertes et gaz. 26,2 p. 100	32.000 F/T raffinage compris rapporté à la tonne de brut.	288.000.000	Moyenne: 10.824 F/T rapportée à la tonne de brut.	97.416.000	115.212.000	190.581.000
Houillères du Nord à Béthune et C. F. E. S. à Liévin.	Essence avion.... 2.500 t.; Essence auto..... 23.500 t.	Prix moyen: 40.000 F/T.	1.040.000.000	Moyenne: 15.850 F/T.	412.100.000	854 018 500	627.900.000
Mines de Bruay	Carboline ..... 500 t.; Gas oil..... 350 t.	47.897 F/T.; 31.083 F/T.	23.948 500; 10.879.000	15.081 F/T.; 10.797 F/T.	7.540.500; 3.779.000	16.408.000; 7.100.000	23.508.000
Cie industrielle des schistes bitumineux de l'Aveyron (Séverac).	4.300 t d'huile brute traitées sur place pour donner: Solvant ..... 20 p. 100; Fuel léger ... 75 p. 100; Pertes ..... 5 p. 100	45.000 F/T raffinage compris rapporté à la tonne de brut.	193.500.000	Moyenne: 8.611 F/T rapportée à la tonne de brut.	37.027.000	7.917.000	156.473.000
Société aveyronnaise du méthanol à Decazeville.	Méthanol ..... 600 t.	100.000 F/T.	60.000.000	46.950 F/T.	28.170.000	(non passible)	31.830.000
Alcool éthylique et benzol.			Pour mémoire.				

NOTA. — Ce tableau a été établi sur la base des principes suivants:

Carburants nationaux élaborés en exécution de contrats de reprise (Autun, Séverac-le-Château, Béthune, Liévin, Decazeville): application des principes contenus dans les contrats.

Carburants nationaux dérivés de la houille (carboline et gas oil de Bruay): mêmes taux que pour les produits dérivés du pétrole naturel national, c'est-à-dire reprise des produits finis sur la base des prix paritaires de ces produits, majorés de taxes intérieures de consommation.

Alcool éthylique et benzol: pour mémoire (voir le rapport relatif au calcul des redevances destinées à alimenter le fonds de soutien aux hydrocarbures ou assimilés d'origine nationale, notamment le paragraphe consacré au supercarburant).

2° Subventions aux carburants nationaux autres que le pétrole pour 1951:

USINES	PRODUCTION PRÉVUE	BASE DE LA SUBVENTION	MONTANT prévisionnel de la subvention (chiffres arrondis).	FRAIS d'arrêt.
Société minière des schistes bitumineux d'Autun.	13.000 t d'huile brute de schistes traitée pour donner de l'essence et du coke.	Projet en cours d'étude.	320.000.000	»
C. F. E. S. à Liévin.....	35.000 t essence d'hydrogénation.	Projet en cours d'étude.	500.000.000	»
Mines de Bruay	1.000 t de carboline, 700 t de gas-oil.	Décision en cours de signature.	53.000.000	»
Cie industrielle des schistes bitumineux de l'Aveyron (Séverac).	Arrêt du soutien au 31 décembre 1950.	Notification de l'arrêt en cours de signature.	»	800.000.000
Sté aveyronnaise de méthanol.....	650 t de méthanol (arrêt des fabrications le 1er juillet 1951).	Décision en cours de signature.	35.000.000	»
Mélanges super-carburants	Pour 40.000 m³ de supercarburant ternaire contenant 60.000 m³ d'alcool et 40.000 m³ de benzol.	La subvention ramène le prix de revient du mélange au niveau du prix de revient du supercarburant composé d'essence pure.	2.400.000.000	»

3° Subventions aux carburants nationaux autres que le pétrole pour 1952:

SOCIÉTÉS	PRODUCTION PRÉVUE	BASE DE SUBVENTION EN 1952	MONTANT prévisionnel de la subvention.
Société minière des schistes bitumineux d'Autun.	23.000 t d'huile brute traitée pour donner: Essence ..... 9.700 t. Fuel ..... 6.000 Coke ..... 2.500 Lampant ..... 500 Spindle 200	Décision envisagée tendant à l'octroi de 90 p. 100 des taxes intérieures sur les produits finis obtenus.	350.823.847
Compagnie française des essences synthétiques à Liévin.	30.000 t d'essences d'hydrogénation et études et essais divers.	Décision du 4 juin 1951. — Soutien en régie.	600.000.000
Mélanges supercarburants	Pour 100.000 m³ de supercarburant ternaire contenant 60.000 m³ d'alcool et de 40 à 60.000 m³ de benzol ou produit assimilé.	Décision du 6 octobre 1950. — Octroi d'un soutien égal à l'écart entre le prix de revient du superternaire et le prix de revient du super-essence pure.	2.200.000.000

§ 3. — Etude particulière sur les schistes bitumineux

Le traitement des schistes bitumineux a attiré l'attention du Conseil économique, qui a chargé une mission d'information de visiter, les 4 et 5 avril 1952, les usines de la seule société encore en activité en France: la Société minière des schistes bitumineux d'Autun.

Les usines et le siège administratif de la société sont situés sur la mine même, aux Telots (à 4 kilomètres au Nord-Est d'Autun), où est concentrée toute son activité depuis la fin de la guerre 1914-1918, à la suite de la réunion de toutes les petites entreprises qui existaient précédemment.

La mine se trouve, en moyenne, à une centaine de mètres de profondeur et l'on y accède par une galerie en pente.

C'est l'exploitation de la grande couche de Surmoulin qui a fait l'objet de la visite. La mine est exploitée suivant les méthodes les plus modernes et la plupart des chantiers en exploitation ont été entièrement mécanisés avec des engins de grande capacité. C'est essentiellement l'abattage qui est mécanisé et le rendement atteint actuellement environ 20 tonnes par homme et par jour (abattage à l'explosif et forage des trous de mines par des perforatrices rotatives électriques), mais les autres phases de l'extraction, telles que le roulage et l'extraction du schiste, n'ont pas été modifiées et rappellent exactement les moyens traditionnels d'extraction de l'industrie houillère. Le schiste est pris en bas des chantiers, pour être roulé par des travers-bancs jusqu'à un skip d'extraction, situé sous l'usine elle-même.

Il convient de remarquer qu'en raison de l'épaisseur des couches et de la solidité des toits, l'extraction du schiste en mine est plus facile que celle du charbon dans les houillères françaises. De plus, l'introduction du foudroyage dans la technique d'exploitation du gisement permet le dépilage des piliers et de récupérer ainsi la totalité du gisement.

L'effectif employé dans la mine est de l'ordre de 150 à 160 mineurs, dont la moitié est utilisée uniquement à l'abattage, c'est-à-dire que le rendement réel par homme-fond est de l'ordre de 9 à 10 tonnes par jour (1.500 à 1.800 calories par kilogramme). Un mineur de schiste arrive ainsi à extraire deux fois plus de calories qu'un mineur de houille. L'extraction totale atteint presque 1.000 tonnes par jour ouvrable.

Le schiste ainsi extrait se présente sous la forme d'une roche assez dure, noire (roche sédimentaire argileuse).

Le schiste sortant de la mine est concassé, puis chargé dans les fours (trois batteries principales d'une capacité unitaire de 250 tonnes et dans un four d'un type analogue de 150 tonnes de capacité) où, chauffé à 550° par le gaz même qui résulte de sa distillation, il abandonne ses matières volatiles qui sont, par refroidissement, recueillies sous forme d'huile brute. En lavant à l'huile les gaz qui ont traversé les appareils de condensation, on recueille une essence brute.

Des eaux ammoniacales, condensées avec l'huile, servent à la fabrication d'engrais: le sulfate d'ammoniaque.

Il convient de noter que la pyrogénation est l'opération essentielle de l'industrie schistière, puisque c'est cette décomposition thermique du schiste qui donne naissance à l'huile brute et aux gaz. De plus, la pyrogénation laisse, dans le support minéral de la matière bitumineuse, un résidu de carbone fixe qui est valorisé dans la partie inférieure des fours par une injection d'air et de vapeur, et participe ainsi au chauffage du minerai.

Cette opération de pyrogénation transforme l'énergie potentielle du schiste de la façon suivante:

40 p. 100 sous forme d'huile;

20 p. 100 sous forme de gaz utilisé au chauffage des appareils de pyrogénation;

40 p. 100 représentant le résidu de carbone fixe (coke de schiste) restant dans le stérile.

Pendant longtemps, la production de vapeur nécessaire aux fours et aux autres installations de l'usine (raffinerie, atelier à

sulfate, centrale électrique, etc.) a nécessité l'emploi d'un combustible d'appoint; mais la société à réussi depuis quelques années à substituer au charbon qu'elle utilisait, la combustion des fines de schistes qui, ne pouvant être traitées dans les fours, étaient jusqu'alors, après élimination par criblage, jetées au terril.

En utilisant ces fines de schistes à la production de vapeur, la Société minière des schistes bitumineux a pu ainsi supprimer presque complètement sa consommation de charbon. Celle-ci est, en effet, passée de 75 kilogrammes à deux tiers de kilogramme environ par hectolitre d'huile produit.

La société enfourne environ 700 tonnes de schistes par jour et ses installations de surface sont à « feu continu » et fonctionnent sans arrêt.

La production d'huile brute est d'environ 22.000 à 23.000 tonnes par an.

L'huile brute de schiste est soumise à la raffinerie à un chauffage (environ 500°), qui augmente sa teneur en produits légers (essence) et laisse, comme résidu, du mazout (fuel oil) ou, si le chauffage est plus poussé, du coke de pétrole.

Les rendements de raffinage, en marche sur fuel, sont les suivants:

Essence terminée (éthylée), 39 p. 100 (en poids), soit 11.800 mètres cubes.

Fuel, 47 p. 100 (en poids), soit 12.000 tonnes.

Résidus de raffinage et de redistillation, 4 p. 100 (en poids), soit 900 tonnes.

Pertes, 10 p. 100 (en poids), soit 2.250 tonnes.

L'essence de schiste est un carburant d'excellente qualité, qui ne le cède en rien aux carburants pétroliers.

Le fuel oil de schiste satisfait également aux spécifications standard et se distingue par sa faible teneur en soufre, qui le fait notamment rechercher pour les traitements thermiques en métallurgie.

L'huile de schiste a de nombreux usages: plastifiants et divers produits utilisés par l'industrie chimique. Elle peut être également la base de liants routiers, ayant un grand pouvoir adhésif.

La matière minérale du schiste bitumineux, qui a acquis au cours de la cuisson, des propriétés particulières (pouzzolaniques), est utilisée à la confection d'un matériau de construction léger, isolant et clouable: le béton de schiste cuit.

Le tableau ci-après résume les résultats des efforts entrepris depuis 1946 par la S. M. S. B., en vue d'améliorer les techniques schistières.

Il montre que ces efforts ont abouti à une diminution très importante des frais d'exploitation, puisque, corrélativement à une augmentation de production de 14 à 22.000 tonnes d'hydrocarbures par an, l'effectif du personnel a diminué de 1.400 à 625 unités, dont 150 mineurs de fond, et que le prix de revient des hydrocarbures bruts est passé de 100 en 1945 à 193 en 1951, alors que l'indice des produits industriels passait de 100 à 916.

Variation de la compensation à la production.

ANNÉES	COMPENSATION totale.	AMORTISSEMENT + bénéfice.	DIFFERENCE	COEFFICIENT	VALEUR réévaluée.	PRODUCTION (tonnes).	SOUTIEN par tonne d'huile.
1946	245.700.000	36.500.000	209.200.000	4,1	857.700.000	13.855	61,9
1947	210.100.000	30.000.000	180.100.000	3,2	576.300.000	14.436	39,6
1948	366.800.000	36.600.000	330.200.000	1,8	594.300.000	13.312	44,5 (grève)
1949	407.000.000	38.600.000	368.400.000	1,5	552.600.000	17.575	21,4
1950	406.600.000	36.200.000	370.400.000	1,3	481.500.000	18.828	25,6
1951	430.000.000	36.500.000	393.500.000	1	393.500.000	19.648	20

Il faut surtout souligner les derniers progrès qui viennent d'être réalisés dans cette usine et qui nous paraissent devoir modifier très avantageusement les conditions d'exploitation. La combustion des fines de schiste permet d'utiliser directement le schiste à la fabrication économique de courant et de concevoir une amélioration de l'industrie schistière dans la voie traditionnelle consistant à pyrogéner le schiste pour en obtenir le maximum d'huile. Celle-ci entraîne, ainsi que je vous l'ai indiqué, la perte de 40 p. 100 de l'énergie potentielle du schiste restant dans le coke.

Cette perte dans le coke de schiste constitue un handicap très sérieux au développement de l'industrie schistière, qui traite un minerai déjà fort pauvre.

Aussi, depuis longtemps, maints efforts ont été tentés pour utiliser ce coke de schiste. Seuls, jusqu'à présent, les Suédois avaient réussi à résoudre ce problème, et encore, d'une manière très partielle: leur procédé ne permettait de brûler que 60 p. 100 du coke, mais l'usine d'Autun, qui était arrivée, il y a environ deux ans, à brûler complètement ce coke de schiste dans une station semi-industrielle, vient d'en réussir la combustion totale dans une chaudière à charbon pulvérisé, produisant ainsi environ 14 tonnes de vapeur à l'heure, avec un rendement d'environ une tonne de vapeur, par tonne de schiste.

Ainsi, la voie est aujourd'hui ouverte à une amélioration importante de l'industrie schistière traditionnelle, puisque la valorisation, désormais possible, du coke de schiste permet d'envisager le doublement des recettes d'exploitation.

Cette société estime que le coke de schiste, jusqu'à présent jeté, pourrait, à la cadence actuelle de fabrication, permettre de produire environ 60 millions de kilowatheure par an.

§ 4. — Etude particulière sur l'hydrogénation.

L'hydrogénation est une technique trop complexe pour être ici expliquée en détail. Ce procédé est, en effet, multiple: l'hydrogène, dans certaines conditions de pression et de température, peut agir sur la matière première, soit en l'hydrogénant, soit en la déshydrogénant, soit en la craquant, soit encore en la raffinant.

On peut hydrogéner, pratiquement, toutes les matières combustibles naturelles, mais cette technique est appliquée essentiellement au pétrole et à ses dérivés: à la houille et à l'huile de schiste. On en obtient toute une gamme de produits, allant des essences à haut indice d'octane jusqu'aux combustibles liquides, en passant par un certain nombre de produits intéressant la chimie.

Historique.

C'est en Allemagne qu'est née et que s'est développée la technique de l'hydrogénation. Actuellement, les Etats-Unis s'y intéressent tout particulièrement et tentent de l'améliorer. Néanmoins, la France n'est pas restée en dehors de cet effort de recherche et il serait regrettable, comme nous allons le voir, qu'elle l'abandonne maintenant.

Comme nous l'avons vu, l'Allemagne a pu produire, pendant la guerre, près de 4 millions de tonnes de carburants par an grâce à l'hydrogénation des houilles et des lignites.

Ce développement considérable a été obtenu à la suite d'une longue recherche. C'est en 1913, en effet, que l'Allemand Bergius réalisa la première liquéfaction du charbon à 400 degrés centigrades et sous une pression de 200 atmosphères. On obtint des résultats satisfaisants en 1924, par l'utilisation de catalyseurs convenables, mais, ce n'est qu'en 1933, qu'on parvint à vaincre réellement les difficultés d'hydrogénation de la houille. Entre temps, des collaborations techniques et commerciales s'étaient établies entre l'Allemagne et les Etats-Unis, et l'amélioration des procédés permit bientôt d'obtenir par hydrogénation toute la gamme des dérivés du pétrole.

Depuis 1949, l'Allemagne a repris, à une faible échelle en raison des mesures prises par les alliés en 1945, ses travaux d'hydrogénation, mais uniquement sur les dérivés du pétrole. Elle peut ainsi améliorer encore ses procédés.

De leur côté, les Etats-Unis ont installé, au début de 1950, une usine expérimentale et y ont effectué, pour la première fois aux Etats-Unis, l'hydrogénation destructive du charbon sur une base semi-industrielle.

Ils ont appliqué une méthode analogue à celle élaborée par Bergius et utilisée industriellement, au cours de la dernière guerre.

L'hydrogénation en France.

L'industrie de l'hydrogénation est née en France, en 1934, sous l'impulsion de l'office national des combustibles liquides. Deux installations semi-industrielles furent mises en route, l'une à Liévin et l'autre à Mazingarbe, près de Béthune, qui contribuèrent au ravitaillement du pays en carburant pendant la guerre.

Après la libération, le charbon utilisé fut peu à peu remplacé par des pétroles lampants, afin d'obtenir de l'essence d'avion. En 1950, la production totale d'essence des deux usines atteignait 46.350 tonnes.

Le comité de gestion du fonds de soutien estima cependant, en novembre 1950, que l'usine de Béthune devait cesser son exploitation.

Seule, reste donc en activité l'usine de Liévin, qui est considérée comme une station d'essai.

On ne peut manquer de signaler, en outre, l'expérience avortée de la C. C. H. S. (Compagnie centrale d'hydrogénation et de synthèse), fondée en 1942, à la demande et avec le concours de l'Etat. C'était la reprise du projet établi avant guerre et approuvé par le décret précité du 29 janvier 1939. Cette entreprise devait exploiter les lignites du bassin des Bouches-du-Rhône. Les travaux d'installation de l'usine commencèrent en 1945. L'installation devait être terminée en 1948 et l'exploitation commencer en 1949; or, les travaux furent suspendus en 1947 et un nouveau projet d'exploitation fut adopté en 1948, comportant la production d'ammoniac et de méthanol de synthèse, mais, à la suite de l'attitude prise par les pouvoirs publics, le projet fut abandonné en février 1951.

CHAPITRE III

L'avenir des carburants nationaux en France.

Ainsi que nous avons pu le constater, la production des carburants nationaux autres que le pétrole est très faible.

Nous avons pu surtout constater que les pouvoirs publics ne se sont intéressés aux carburants nationaux que sous la pression des événements.

On ne peut pourtant recommencer chaque fois les mêmes expériences et les mêmes dépenses, ce qui entraîne des pertes importantes de temps et d'argent et nous prive, au moment opportun, des productions nécessaires.

Il nous semble donc indispensable d'avoir une politique continue, pour éviter le retour d'une telle situation.

Une étude faite récemment par la chambre syndicale des carburants et lubrifiants nationaux estime la production possible, au départ des ressources déjà mobilisées, à 1 million de tonnes d'équivalents-essence ou d'essence. Même si cette évaluation peut paraître optimiste, elle n'en repose pas moins sur un certain nombre de possibilités qui méritent d'être envisagées.

Bien entendu, cette production de 1 million de tonnes ne sera possible que moyennant un soutien important de l'Etat.

Il ne nous paraît pas utile d'examiner si cet effort est possible au regard du produit des taxes intérieures de consommation sur les produits pétroliers, évalué à plus de 160 milliards pour 1953, ni au regard du montant du budget du fonds de soutien aux hydrocarbures et assimilés, arrêté à la somme de 14 milliards 175 millions, pour 1953.

Il nous paraît également sans intérêt d'apprécier le maximum possible de nos ressources naturelles en carburants.

Il est enfin inutile d'insister sur le rôle des carburants de remplacement en période difficile, qui peut aussi bien résulter d'une guerre que d'une tension prolongée dans les pays producteurs de pétrole; il n'a jamais été question d'envisager un seul instant la substitution des carburants nationaux, autres que le pétrole, au pétrole lui-même.

Nous avons suffisamment affirmé l'intérêt de développer les recherches de pétrole national et nous savons les incommodités certaines qui résulteraient de l'usage généralisé des carburants nationaux, sans parler des problèmes de distribution, en raison même de leur variété.

Toutefois, il convient de nous intéresser à la mise en valeur des richesses nationales, même si leur rentabilité est insuffisante pour l'instant, et de maintenir sur notre sol des techniques qui ont été mises au point ou qui sont en voie de perfectionnement, pour éviter, le jour où nous en aurions besoin, de faire appel à l'étranger. Nous savons les longs délais qui sont nécessaires, tant pour la construction d'une usine que pour la formation du personnel. Il serait dommageable pour l'intérêt général d'abandonner entièrement toutes les études et applications valables entreprises jusqu'à ce jour.

Aussi, seuls sont à envisager les programmes raisonnables et, de ce point de vue, une véritable politique de carburants nationaux consiste moins à en encombrer le marché, quand les échanges internationaux sont faciles, qu'à en produire au maximum et au meilleur prix, quand cela sera nécessaire.

C'est donc davantage une production potentielle qu'une production réelle qui peut intéresser l'économie actuelle.

Pour ce faire, il convient tout d'abord que les pouvoirs publics modifient leur attitude à l'égard des carburants nationaux et qu'ils en reconnaissent l'importance et l'utilité.

L'attitude actuelle de scepticisme, voire même de désapprobation (lorsque des activités existantes sont supprimées) interdit tout effort de la part des industriels et paralyse toutes les bonnes volontés, qui pourtant ne manquent pas et ne demandent qu'à se manifester. Ainsi, serait provoquée la coordination entre les ministères intéressés et les différentes directions de chacun d'eux, qui ne désirent pas et ne peuvent pas prendre séparément d'initiative et que l'absence de toute politique coordonnée condamne à la passivité.

Ceci étant supposé acquis, comment orienter les décisions ?

Malgré les vues d'ensemble qui ont été exposées, certains estiment qu'il existe une sorte de concurrence entre les procédés possibles et une rivalité latente entre les organismes ou sociétés qui, chacun dans sa spécialité, essaient de promouvoir leur action.

Il faut détruire cette idée et poser comme principe de base qu'il n'y a pas et qu'il ne doit pas y avoir un carburant national, mais un ensemble de carburants régionaux.

A quoi servirait-il, en effet, d'avoir un potentiel important concernant une seule fabrication, ce qui supposerait un centre ou un nombre très réduit de centres de production (et ce qui, d'une part, rendrait valable l'objection souvent exprimée de la vulnérabilité des usines et, d'autre part, obligerait à réaliser la répartition sur tout le territoire), alors que dans les époques où ce carburant serait utile, il faudrait économiser au maximum l'énergie et que son transport sur grandes distances serait peut-être impossible.

Il n'est pas démontré non plus que chaque solution puisse, en raison des matières premières à mettre en œuvre et du personnel nécessaire, résoudre à elle seule le problème total (par exemple, le bois des forêts).

On est donc conduit à penser qu'il convient d'encourager les diverses solutions et de déterminer l'importance de chacune d'elles, en les considérant sous l'angle régional, sans chercher une uniformité inutile et même nuisible.

Compte tenu de ce facteur régional, les deux principes directeurs qui doivent déterminer une politique rationnelle des carburants nationaux et notamment le choix des installations à maintenir ou à entreprendre, sont les suivants:

Développer et améliorer l'exploitation des sources d'énergie susceptibles de procurer à l'économie française, dans un proche avenir, des quantités appréciables de carburants ou autres combustibles de qualité et à bas prix;

Encourager et perfectionner les techniques de production de carburants, à partir d'autres matières premières que le pétrole, par le maintien d'usines-pilotes à l'échelle industrielle, condition essentielle pour qu'elles soient rentables et assurent une production permanente. Parmi ces techniques, l'intérêt devra être porté plus particulièrement sur les techniques polyvalentes pouvant être appliquées indifféremment à la même matière première pour en tirer, soit des produits chimiques plus nobles dans une économie normale, soit des carburants, en cas de nécessité, par simple conversion de l'usine.

Parmi les sources d'énergie susceptibles d'un développement intéressant, nous rappellerons:

En premier lieu, les schistes, qui sont appelés, en tout état de cause, à jouer un rôle de plus en plus important. En effet, on a surtout, jusqu'à présent, considéré le schiste bitumineux comme une matière première, pour en tirer une huile, laquelle est ensuite traitée comme le pétrole. Or, cette technique pourrait être appliquée aussi bien à la houille, et il est certain que le schiste pourrait être utilisé, lui aussi, comme combustible direct, son prix de revient le rendant alors très avantageux. C'est, en outre, une matière première excellente pour la fabrication de ciments ou de matériaux de construction. Ceci augmente le champ d'utilisation des schistes et, si l'on tient compte des progrès techniques divers qui peuvent s'appliquer dans les différents domaines de la chauffe, d'une part, de la distillation, d'autre part, il serait vraiment regrettable que le bénéfice de ces améliorations ne pût s'appliquer à cette ressource du sol national. Il pourrait notamment servir à alimenter des centrales thermiques dans des conditions fort intéressantes.

Une autre source importante d'énergie, comparable à la houille et aux schistes par son faible prix de revient, est constituée par les lignites. Le bassin français le plus important se trouve dans les Bouches-du-Rhône et il serait nécessaire de reprendre le projet de la Compagnie centrale d'hydrogénation et de synthèse, destiné à réaliser d'intéressantes productions à partir de cette matière première. Ces fabrications, combinées à une centrale gazière susceptible d'alimenter toute la région méditerranéenne, permettraient l'installation d'un complexe industriel riche en développements futurs.

Nous n'insisterons pas sur le gaz comprimé, dont l'usage est devenu courant. On notera, toutefois, l'intérêt d'un développement éventuel de la production de gaz de fermentation, ou gaz de fumier, dans les régions agricoles.

Nous n'insisterons pas davantage sur l'utilisation du bois dans les gazogènes, encore qu'on ne doive pas juger ce procédé d'après les appareils hâtivement et souvent mal construits après 1940. Sans doute, des progrès importants pourraient-ils encore être réalisés dans ce domaine.

En ce qui concerne les techniques de fabrication de carburants non pétroliers, l'intérêt semble devoir se porter plus particulièrement sur l'hydrogénation.

C'est, en effet, en majeure partie par l'hydrogénation des houilles ou des lignites que l'Allemagne a produit les essences dont elle avait besoin pendant la dernière guerre et que les Etats-Unis envisagent de relayer un jour prochain leur production pétrolière, devenue insuffisante.

L'hydrogénation étant un procédé coûteux, elle doit être appliquée de préférence actuellement aux liquides: goudrons de houille ou de lignite, ou huiles de schistes (ce qui justifie une fois encore l'exploitation de ces deux matières), pour en obtenir toute la gamme des produits ordinairement tirés du pétrole. Cette technique peut tout aussi bien être appliquée au pétrole et elle s'imposera vraisemblabelment pour certains bruts, dont l'existence a été récemment révélée dans notre sol.

Nous signalerons que, parmi les autres techniques en usage, celle du méthanol, l'hydrolyse et la synthèse Fischer sont aussi susceptibles d'applications diverses.

Le méthanol a un emploi direct, comme l'alcool, mais permet aussi la fabrication de formol, de matières plastiques, de carburants à haut indice d'octane, de carburants spéciaux pour l'aviation et pour fusées.

Par l'hydrolyse, on peut obtenir non seulement de l'alcool carburant, mais aussi du méthylène, du furfurol, des acides organiques, des levures et des engrais.

Quant à la synthèse Fischer, normalement orientée vers la production de carburants à partir de combustibles solides, elle peut trouver d'autres champs d'activité dans l'industrie chimique, notamment dans la préparation d'huiles et cires spéciales, ainsi que de détergents.

Il nous paraît donc indispensable d'attirer l'attention des pouvoirs publics sur la nécessité de:

Etudier les résultats à attendre de chaque solution; délimiter les rôles impartis à chaque branche d'activité existante ou à développer;

Déterminer les usines-pilotes qui doivent être maintenues ou remises en activité; fixer leur production à un niveau tel que la valeur des techniques employées soit éprouvée à l'échelle industrielle et que le placement de leurs produits puisse être assuré sans demander aux finances publiques un effort disproportionné avec les possibilités de la nation.

Etablir en conséquence des conventions de soutien de longue durée, permettant à ces usines de poursuivre leurs travaux dans des conditions de stabilité nécessaires; encourager la création de sociétés, dont la forme juridique pourrait assurer, dans les meilleures conditions, la collaboration des producteurs et des utilisateurs en vue de faciliter les recherches.

D'autre part, certaines questions relatives à la production des carburants nationaux pourraient être étudiées utilement par les commissions de modernisation intéressées, lors de l'élaboration du second plan de modernisation et d'équipement.

Lors de sa discussion en séance plénière, le 10 février 1953, le Conseil a été saisi de cinq amendements au projet d'avis.

Le groupe des travailleurs C. G. T. a tout d'abord proposé d'ajouter au premier paragraphe du dispositif du projet d'avis de la commission, ainsi rédigé:

« 1° Qu'il convient de nous intéresser à la mise en valeur des richesses nationales et au maintien en France des possibilités d'étude de techniques en voie de constant perfectionnement »,

les mots: « même si leur rentabilité est insuffisante dans les conditions actuelles », après les mots: « mise en valeur des richesses nationales ».

Cet amendement a été adopté à main levée.

Un deuxième amendement, présenté par le groupe des travailleurs C. G. T., tendait à insérer entre le premier et le deuxième paragraphe, un paragraphe ainsi conçu:

« 2° Qu'il convient, en conséquence, que les pouvoirs publics revisent leur politique à l'égard des carburants nationaux, en prélevant, au besoin, les sommes nécessaires à une politique constructive sur les 160 milliards de francs que rapportent annuellement les impôts et taxes sur les produits pétroliers. »

Cet amendement a été rejeté, au scrutin public, par 107 voix contre 31 et 8 abstentions.

Le groupe de l'agriculture a déposé un amendement tendant à ajouter à l'alinéa *b* du deuxième paragraphe du projet d'avis de la commission:

« *b*) Utiliser les résultats de ces recherches pour développer et améliorer l'exploitation de matières premières, telles que les schistes et les lignites susceptibles de procurer à l'économie française, dans un proche avenir, des quantités appréciables de carburants ou autres combustibles de qualité et de prix acceptables »,

les mots: « et toutes productions agricoles sources d'énergie », après les mots: « les schistes et les lignites ».

Cet amendement a été adopté à main levée.

Le groupe des travailleurs C. F. T. C. a ensuite proposé de remplacer l'alinéa *c* du troisième paragraphe du dispositif du projet d'avis, par le texte suivant:

« *c*) Définir, dans le plan d'équipement, la place que de telles usines doivent tenir, le soutien de l'Etat prenant la forme d'une participation au capital et le conseil d'administration étant composé de représentants de l'Etat, des organisations ouvrières, des apporteurs de capitaux privés et des utilisateurs. »

Cet amendement a été rejeté à main levée.

Le cinquième amendement, déposé par le groupe de la pensée française, tendait à ajouter au projet d'avis un quatrième paragraphe, ainsi conçu:

« 4° Qu'il convient d'intégrer ces recherches dans un programme général de développement, en tenant compte des considérations de rentabilité, de façon à éviter des procédés autarciques onéreux, qui ne se justifient qu'en période de détresse;

« Qu'il convient d'élargir le cadre strictement national des recherches et d'examiner, dans le cadre des accords internationaux ou par le moyen d'accords spéciaux, les possibilités d'approvisionnement en carburant, dans des pays d'Europe avec lesquels de larges échanges sont particulièrement désirables. »

Cet amendement a été rejeté à main levée.

C'est dans ces conditions que le Conseil, suivant les conclusions de sa commission, a émis, par 124 voix contre 17 et 4 abstentions, l'avis ci-après:

ETUDE DU PROBLEME DES CARBURANTS NATIONAUX

ANNEXES

au rapport présenté par M. Roger Millot.

Loi n° 50-586 du 27 mai 1950, relative aux comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1950.

Décret n° 50-733 du 22 juin 1950, portant règlement d'administration publique pour l'application de l'article 18 de la précédente loi.

Loi n° 51-592 du 24 mai 1951, relative aux comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1951.

Loi n° 51-1508 du 31 décembre 1951, relative aux comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1952.

Décision interministérielle arrêtant les charges correspondant à l'incorporation des benzols et de l'alcool dans les mélanges supercarburants.

LOI n° 50-586 du 27 mai 1950, relative aux comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1950.

(*Journal officiel* du 28 mai 1950, page 5802.)

L'Assemblée nationale et le Conseil de la République ont délibéré,

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit:

. . . . . .

Art. 18. — Il est ouvert dans les écritures du Trésor un compte d'affectation spéciale, géré par le ministre de l'industrie et du commerce et dénommé « Fonds de soutien aux hydrocarbures ou assimilés d'origine nationale ».

Suivant les directives et sous le contrôle d'un comité, ce fonds supportera en dépenses :

a) Les charges correspondant à la reprise des hydrocarbures ou assimilés d'origine nationale ;

b) Les charges correspondant à la mise en vente de mélanges supercarburants à base d'alcool ;

c) Le remboursement au budget général de ses dépenses de personnel et de fonctionnement.

Il comportera, en recettes, le produit de redevances, incluses dans les prix de vente des carburants, lubrifiants et combustibles liquides ; leur montant sera fixé par arrêté du ministre des finances et des affaires économiques et du ministre de l'industrie et du commerce, et les dispositions de l'article 267 du code des douanes seront applicables à leur recouvrement. Cet arrêté sera pris après avis conforme de la commission des finances de l'Assemblée nationale et avis de la commission des finances du Conseil de la République.

En outre, un fonds de roulement d'un milliard de francs sera constitué par un versement d'égal montant, opéré à ce compte par prélèvement sur les disponibilités de la liquidation de la caisse de compensation du pétrole et des produits dérivés.

Des règlements d'administration publique fixeront les conditions d'application du présent article et notamment la composition et les attributions du comité prévu au deuxième alinéa, les modalités d'organisation administrative et financière du fonds, ainsi que les conditions dans lesquelles seront revisés, avant d'être repris en compte par le fonds, les contrats passés par l'Etat en matière de carburants et lubrifiants nationaux de remplacement.

. . . . . .

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 27 mai 1950.

ETATS ANNEXES

Etat B. — *Comptes d'affectation spéciale.*

MINISTÈRES gestionnaires.	DÉSIGNATIONS des comptes.	DÉVELOPPEMENT DES CRÉDITS OUVERTS et des recettes prévues.	Francs.
		Recettes.	
Industrie et commerce.	Fonds de soutien aux hydrocarbures ou assimilés d'origine nationale.	1° Versement de la dotation	1.000.000.000
		2° Produit des redevances	6.000.000.000
		Total	7.000.000.000
		Dépenses.	
		Chap. 1er. — Subvention aux carburants nationaux	3.979.000.000
		Chap. 2. — Subvention aux supercarburants...	2.000.000.000
		Chap. 3. — Frais de recouvrement des redevances	6.000.000
		Chap. 4. — Frais de fonctionnement	15.000.000
		Chap. 5. — Report à l'exercice 1951 de l'excédent des recettes sur les dépenses.....	1.000.000.000
		Total	7.000.000.000

Vu pour être annexé à la loi n° 50-586 du 27 mai 1950.

Le Président de la République,
VINCENT AURIOL.

Par le Président de la République :

Le président du conseil des ministres,
GEORGES BIDAULT.

Le ministre des finances et des affaires économiques,
MAURICE-PETSCHE

DECRET n° 50-733 du 22 juin 1950, portant règlement d'administration publique pour l'application de l'article 18 de la loi n° 50-586 du 27 mai 1950, relatif au fonds de soutien aux hydrocarbures ou assimilés d'origine nationale.

(*Journal officiel* du 28 juin 1950, p. 6864.)

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre de l'industrie et du commerce et du ministre des finances et des affaires économiques ;

Vu la loi du 30 mars 1928, relative au régime d'importation des pétroles ;

Vu la loi du 15 juillet 1943, tendant à modifier le régime financier de l'industrie du pétrole ;

Vu l'article 18, relatif au fonds de soutien aux hydrocarbures ou assimilés d'origine nationale, de la loi n° 50-586 du 27 mai 1950 sur les comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1950 et en particulier son dernier alinéa, ainsi conçu :

« Des règlements d'administration publique fixeront les conditions d'application du présent article et notamment la composition et les attributions du comité prévu au deuxième alinéa, les modalités d'organisation administrative et financière du fonds, ainsi que les conditions dans lesquelles seront revisés, avant d'être repris en compte par le fonds, les contrats passés par l'Etat en matière de carburants et lubrifiants nationaux de remplacement »,

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

TITRE Ier

Dispositions générales.

Art. 1er. — Le fonds de soutien aux hydrocarbures ou assimilés d'origine nationale fonctionne sous le contrôle d'un comité dont la composition et les attributions sont fixées aux articles 6 et 7 du présent décret.

Art. 2. — Les opérations de recettes et de dépenses du fonds de soutien aux hydrocarbures ou assimilés d'origine nationale sont décrites à un compte d'affectation spéciale ouvert dans les écritures du Trésor. A ce compte, sont imputés chaque année :

En recettes :

a) Le produit de redevances incluses dans les prix de vente des carburants, lubrifiants et combustibles liquides ;

b) Les recettes diverses ou accidentelles et notamment celles prévues en faveur de l'Etat aux contrats de reprise de carburants et lubrifiants nationaux de remplacement ;

c) Le report du solde créditeur du compte au 31 décembre de l'année précédente.

En dépenses :

a) Les sommes jugées nécessaires au soutien des hydrocarbures ou assimilés d'origine nationale, y compris les charges entraînées par l'application des contrats passés par l'Etat en matière de carburants et lubrifiants nationaux de remplacement ;

b) Les charges correspondant à la mise en vente de mélanges supercarburants à base d'alcool ;

c) Le remboursement au budget général des dépenses de personnel et de fonctionnement du fonds.

Art. 3. — Les opérations du fonds de soutien seront soumises au contrôle économique et financier dans les conditions prévues par l'ordonnance du 23 novembre 1944 portant création d'un corps de contrôleurs d'Etat.

Art. 4. — Le ministre de l'industrie et du commerce, ou son délégué, est ordonnateur principal des dépenses imputées au compte « Fonds de soutien aux hydrocarbures ou assimilés d'origine nationale ».

Art. 5. — La gestion du fonds de soutien sera assurée par le personnel du ministère de l'industrie et du commerce.

TITRE II

Composition et attributions du comité de contrôle du fonds de soutien.

Art. 6. — Le comité de contrôle du fonds de soutien est présidé par le ministre de l'industrie et du commerce ou son représentant ; ses membres sont nommés par arrêté du ministre de

l'industrie et du commerce et du ministre des finances et des affaires économiques; il comprend:

Un membre de la cour des comptes désigné pour trois ans;

Deux représentants du ministre des finances;

Un représentant du ministre chargé des affaires économiques;

Un représentant du ministre de la défense nationale;

Le directeur des carburants ou son représentant;

Le directeur des mines ou son représentant;

Le délégué général du bureau de recherches du pétrole ou son représentant.

Il comprend, en outre, à titre consultatif:

Le rapporteur général de la commission de modernisation des carburants au commissariat général du plan de modernisation et d'équipement;

Le président de l'institut français du pétrole ou son représentant;

Deux personnalités de l'industrie des carburants nationaux, nommées tous les deux ans par le ministre de l'industrie et du commerce.

Peuvent également être convoqués à une séance du comité de contrôle toute personne dont le comité ou son président jugerait la présence utile et, au cas où une affaire intéresserait un autre département ministériel, un fonctionnaire convoqué à la demande du chef de ce département.

Le contrôleur d'Etat chargé du contrôle du fonds de soutien assiste aux réunions du comité.

Le secrétariat du comité est assuré par le fonctionnaire chargé de l'administration du fonds de soutien.

Art. 7. — Le comité de contrôle est réuni, sur convocation de son président, aussi souvent qu'il est nécessaire.

Il examine pour avis le programme annuel de subventions et de dépenses ainsi que la revision de ce programme en cours d'année.

Il est saisi pour avis de tous projets de décrets, arrêtés ou décisions intéressant le fonds de soutien.

Il reçoit communication des comptes annuels de recettes et de dépenses et délibère sur les résultats du fonctionnement du fonds ainsi que sur toute question qui pourrait lui être soumise par les ministres intéressés; l'état de la trésorerie et celui des engagements de dépenses lui sont communiqués au moins tous les six mois.

Le comité est informé des travaux effectués pour la production des carburants nationaux et produits assimilés par les personnes bénéficiaires de l'aide du fonds.

TITRE III

Redevances et fonds de roulement.

Art. 8. — Les redevances qui alimentent le fonds sont fixées par arrêtés du ministre des finances, du ministre chargé des affaires économiques et du ministre de l'industrie et du commerce, après avis du comité de contrôle.

Art. 9. — Les redevances sont perçues par l'administration des douanes. Elles sont assimilées aux taxes intérieures de consommation visées à l'article 265 du code des douanes pour la forme des déclarations, l'assiette, la liquidation et le recouvrement ainsi que pour le mode de répression des infractions. Elles ne sont pas soumises au droit de timbre douanier.

Le produit de ces redevances sera versé chaque mois au fonds de soutien sous déduction des frais de perception qui seront pris en recette aux produits divers du budget général.

Art. 10. — Un fonds de roulement de un milliard de francs sera constitué par un versement d'égal montant opéré à ce compte par prélèvement sur les disponibilités de la liquidation de la caisse de compensation du pétrole et des produits dérivés.

Toutes dispositions devront être prises pour que le fonds de roulement soit reconstitué au fur et à mesure de la rentrée des redevances qui seront calculées en conséquence.

TITRE IV

Bénéficiaires.

Art. 11. — La liste des productions d'hydrocarbures ou assimilés d'origine nationale susceptibles de faire l'objet d'un soutien financier de la part du fonds sera établie par décision conjointe du ministre de l'industrie et du commerce, du ministre des finances et du ministre chargé des affaires économiques.

Art 12. — Le ministre des finances, le ministre chargé des affaires économiques et le ministre de l'industrie et du commerce détermineront, après avis du comité de contrôle, par nature de produits et par référence aux prix de produits pétroliers de comparaison, les limites maximum de l'aide financière du fonds. Des décisions ultérieures de ces ministres, prises après avis du comité de contrôle, fixeront le soutien effectivement accordé dans chaque cas particulier et détermineront, le cas échéant, les conditions auxquelles l'aide financière de l'Etat sera subordonnée. Le prix du produit pétrolier de comparaison auquel un produit national peut être assimilé est le prix de revient de ce produit à la sortie des raffineries françaises après protection douanière et avant payement des taxes intérieures de consommation et de toute redevance.

Toutefois, certaines productions ou certaines entreprises pourront exceptionnellement bénéficier de mesures plus favorables pour des motifs d'intérêt général, d'ordre militaire, technique, agricole ou social. Ces mesures seront décidées sur la proposition des autres ministres intéressés par les ministres de l'industrie et du commerce et des finances et des affaires économiques, après avis du comité de contrôle.

Art. 13. — Les charges correspondant à l'incorporation des benzols et de l'alcool dans les mélanges supercarburants seront supportées par le fonds de soutien pour la partie non couverte par les prix de vente homologués de ces mélanges.

Le montant de ces charges est arrêté par décisions conjointes du ministre des finances, du ministre chargé des affaires économiques et du ministre de l'industrie et du commerce.

Art. 14. — Le programme annuel de subventions et de dépenses est arrêté par le ministre de l'industrie et du commerce et le ministre des finances et des affaires économiques, après avis du comité de contrôle.

TITRE V

Dispositions relatives à la reprise en compte des contrats passés par l'Etat en matière de carburants et lubrifiants nationaux de rempacement.

Art. 15. — Le comité de contrôle, avant la reprise en compte par le fonds de soutien des contrats passés par l'Etat en matière de carburants et lubrifiants nationaux de remplacement, antérieurement à la création du fonds, soumettra aux ministres de l'industrie et du commerce et des finances et des affaires économiques des propositions de revision tendant à:

1° La réduction des frais généraux et des dépenses qui ne concourent pas à la production et à la recherche technique jugées nécessaires;

2° L'extension des droits de contrôle administratif, technique et financier de l'Etat, dans la mesure où ceux existant actuellement ne permettent pas de sauvegarder suffisamment l'intérêt général et d'assurer une bonne utilisation des subventions allouées par l'Etat;

3° L'amélioration et, le cas échéant, la modification des fabrications de façon que les produits obtenus présentent une utilité économique correspondant aux avantages procurés;

4° L'arrêt des fabrications qui ne peuvent être ni modifiées, ni améliorées et dont la poursuite ne correspond pas à une utilité économique ou technique proportionnée aux charges qu'elles entraînent;

5° La réduction des fabrications qui, en l'état actuel de l'économie, ne présentent d'intérêt que du point de vue des recherches techniques et doivent, par la suite, être strictement limitées à ces recherches;

6° La détermination du montant de l'aide financière accordée qui ne pourra pas dépasser la différence entre le prix de revient du produit, compte tenu de l'amortissement prévu ou à prévoir au contrat, et le prix de revient défini à l'article 9 ci-dessus, du produit pétrolier;

7° La reconnaissance à l'Etat de droits de propriété industrielle en contrepartie des soutiens et des garanties consentis dans le cadre ou à l'occasion des contrats.

Art. 16. — Les propositions du comité de contrôle seront communiquées aux titulaires des contrats. Ceux-ci, dans les deux mois de cette communication, adresseront leurs observations au comité qui présentera des propositions définitives. Au cas où un accord ne pourrait être réalisé entre l'Etat et les titulaires des contrats, les ministres des finances et des affaires économiques et de l'industrie et du commerce pourront, par arrêté concerté et nonobstant toutes dispositions des contrats, prononcer, au vu des dernières propositions du comité, la revision des contrats.

Art. 17. — Les sommes qui pourraient être dues par l'Etat à la suite des mesures prévues à l'article 16 seront calculées

en fonction de la perte subie, abstraction faite des avantages que le maintien en vigueur des conventions primitives aurait pu procurer aux intéressés, compte tenu des avantages indirects qui pourraient, le cas échéant, résulter de ces mesures et de toutes les circonstances particulières au contrat, à la production et à l'entreprise considérée.

Elles seront fixées par des arrêtés concertés des ministres des finances et des affaires économiques et de l'industrie et du commerce au vu des propositions du comité.

Art. 18. — Les droits et obligations qui seront exercés ou remplis par le fonds de soutien au nom de l'Etat à l'égard des titulaires de contrats passés par l'Etat en matière de carburants et lubrifiants nationaux de remplacement sont ceux résultant des contrats déjà intervenus, des nouveaux accords ou des décisions interministérielles visées à l'article 16 ci-dessus.

Toutefois, à titre provisoire, et jusqu'à l'intervention de ces accords ou de ces décisions, le fonds de soutien exercera les droits et remplira les obligations résultant des dispositions actuellement en vigueur des contrats.

Art. 19. — Les contrats éventuellement modifiés dans le cadre des dispositions des articles 15 et 16 ci-dessus sont réputés d'intérêt national au sens de l'article 3, *e*, de la loi du 30 mars 128, relative au régime d'importation des pétroles.

Art. 20. — Le ministre de l'industrie et du commerce et le ministre des finances et des affaires économiques sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 22 juin 1950.

LOI n° 51-592 du 24 mai 1951, relative aux comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1951.

(*Journal officiel* du 25 mai 1951, page 5405.)

TITRE III

Dispositions légales.

Art. 19. — L'article 18 de la loi n° 50-586 du 27 mai 1950, relative aux comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1950, est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes:

« *Art.* 18, § 1er. — Il est ouvert dans les écritures du Trésor un compte d'affectation spéciale géré par le ministre de l'industrie et du commerce et dénommé: « Fonds de soutien aux hydrocarbures ou assimilés. »

« § 2. — Suivant les directives et sous le contrôle d'un comité, le fonds supportera, en dépenses:

« *a*) Conformément et à dater de l'application de l'article 18 de la loi n° 50-586 du 27 mai 1950, les charges correspondant à la reprise des hydrocarbures ou assimilés d'origine nationale (métropole, Algérie, départements français d'outre-mer, territoires français d'outre-mer);

« *b*) Les charges correspondant à l'octroi d'un soutien aux organismes producteurs d'hydrocarbures naturels du Maroc, de la Tunisie, des territoires africains sous tutelle;

« *c*) Les charges correspondant à la mise en vente des mélanges supercarburants à base d'alcool;

« *d*) Le remboursement au budget général de ses dépenses de personnel et de fonctionnement.

« § 3. — Il comportera, en recettes:

« *a*) Le produit de redevances incluses dans les prix de vente des carburants, lubrifiants et combustibles liquides; leur montant sera fixé par arrêté du ministre des finances et des affaires économiques et du ministre de l'industrie et du commerce et les dispositions de l'article 267 du code des douanes seront applicables à leur recouvrement.

« Cet arrêté sera pris après avis conforme de la commission des finances de l'Assemblée nationale et avis de la commission des finances du Conseil de la République;

« *b*) Des décisions du ministre des finances et des affaires économiques, du ministre de l'industrie et du commerce et des ministres intéressés, fixeront, après avis du comité de contrôle précité, pour application aux organismes algériens et d'outre-mer, d'un soutien analogue à celui accordé aux organismes métropolitains, la participation aux charges que constitue ce soutien qui incombe aux territoires français jouissant de budgets locaux (Algérie, départements français d'outre-mer, territoires d'outre-mer).

« Cette participation est, d'ores et déjà et en tant que de besoin, considérée par la loi comme dépenses obligatoires dans les budgets locaux susvisés;

« *c*) Des décisions du ministre des finances, du ministre chargé des affaires économiques, du ministre de l'industrie et du commerce et du ministre intéressé, prises après avis du comité de contrôle précité, fixeront les conditions générales auxquelles sera subordonnée l'aide du fonds de soutien aux organismes producteurs d'hydrocarbures situés hors du territoire national français, et notamment la participation du territoire aux charges entraînées par ce soutien (Tunisie, Maroc, territoires africains sous tutelle), ainsi que le montant du soutien accordé dans chaque cas.

« § 4. — Un fonds de roulement d'un milliard de francs sera constitué par versement d'égal montant opéré à ce compte par prélèvement sur les disponibilités de la liquidation de la caisse de compensation du pétrole et des produits dérivés.

« § 5. — Des règlements d'administration publique fixeront les conditions d'application du présent article et notamment la composition et les attributions du comité prévu au deuxième alinéa, les modalités d'organisation administrative et financière du fonds ainsi que les conditions dans lesquelles seront revisés avant d'être repris en compte par le fonds les contrats passés par l'Etat en matière de carburants et lubrifiants nationaux de remplacement. »

MINISTÈRES gestionnaires.	DÉSIGNATIONS des comptes.	DÉVELOPPEMENT DES CRÉDITS OUVERTS et des recettes prévues.	Francs.
		Recettes.	
Industrie et commerce.	Fonds de soutien aux hydrocarbures ou assimilés.	1° Produits de redevances	6.921.000.000
		2° Report du solde créditeur au 31 décembre 1950	1.322.000.000
		3° Recettes diverses ou accidentelles	4.999.000
		Total	8.247.999.000
		Dépenses.	
		Chap. 1er. — Subvention aux carburants nationaux	3.928.000.000
		Chap. 2. — Subvention au supercarburant	2.400.000.000
		Chap. 3. — Frais de résiliation des contrats	799.999.000
		Chap. 4. — Frais de fonctionnement	15.000.000
		Chap. 5. — Restitution de droits indûment perçus (1)	5.000.000
		Chap. 6. — Dépenses diverses ou accidentelles (1)	100.000.000
		Chap. 7. — Report du solde créditeur au 31 décembre 1951 (1)	1.000.000.000
		Total	8.247.999.000

(1) Crédits évaluatifs.

LOI n° 51-1508 du 31 décembre 1951, relative aux comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1952.

(Extrait du *Journal officiel* du 1er janvier 1952, page 48.)

Art. 2. — Les ministres sont autorisés à engager, à liquider et à ordonnancer, au cours de l'année 1952, les dépenses énumérées à l'état B, dont le total est arrêté à 158.652.996.000 francs. Ces dépenses seront imputées aux comptes d'affectation spéciale prévus par ledit état.

Le ministre des finances est autorisé à percevoir, entre le 1er janvier et le 31 décembre 1952, les recettes énumérées à l'état B dont le total est évalué à 158.653 millions de francs. Ces recettes seront imputées aux comptes d'affectation spéciale prévus par ledit état.

Le Gouvernement déposera, avant le 31 mars 1952, un projet de loi relatif à l'organisation et au financement de la produc-

tion des matières premières textiles en France et dans l'Union française.

L'article 18 de la loi n° 50-586 du 27 mai 1950 sur les comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1950, portant création d'un fonds de soutien aux hydrocarbures ou assimilés d'origine nationale est complété comme suit:

« Toutefois le comité de gestion prévu à l'alinéa 2 du présent article comprendra trois parlementaires;

« Deux désignés par l'Assemblée nationale, sur proposition de ses commissions des finances et de la production industrielle;

« Un désigné par le Conseil de la République sur proposition de ses commissions des finances et de la production industrielle.

MINISTÈRES gestionnaires.	DÉSIGNATIONS des comptes.	DÉVELOPPEMENT DES CRÉDITS OUVERTS et des recettes prévues.	
			Francs.
Industrie et commerce.	Fonds de soutien aux hydrocarbures ou assimilés d'origine nationale.	*Recettes.*	
		1° Produit des redevances	8.106.000.000
		2° Participation des budgets locaux	Mémoire.
		3° Recettes diverses ou accidentelles	5.000.000
		4° Report du solde créditeur au 31 décembre 1951	2.900.000.000
		Total	11.011.000.000
		Dépenses.	
		Chap. 1er. — Subvention aux carburants nationaux	4.707.618.000
		Chap. 2. — Subvention au supercarburant	2.200.000.000
		Chap. 3. — Dépenses diverses ou accidentelles (1)	1.000.000.000
		Chap. 4. — Frais de fonctionnement	10.000.000
		Chap. 5. — Remboursement des frais de contrôle et expertise	5.000.000
		Chap. 6. — Restitution de droits indûment perçus (1)	5.000.000
		Chap. 7. — Report du solde au 31 décembre 1952 (1)	3.083.381.000
		Total	11.010.999.000

(1) Crédits évaluatifs.

Décision interministérielle, arrêtant les charges correspondant à l'incorporation des benzols et de l'alcool dans les mélanges supercarburants.

Le ministre de l'industrie et du commerce, le ministre des finances et des affaires économiques et le ministre du budget,

Vu la loi n° 50-586 du 27 mai 1950 relative aux comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1950;

Vu le décret n° 50-733 du 22 juin 1950 portant règlement d'administration publique pour l'application de l'article 18 de la loi n° 50-586 du 27 mai 1950 relatif au fonds de soutien aux hydrocarbures ou assimilés d'origine nationale;

Vu l'avis du comité de contrôle du fonds de soutien en date du 11 juillet 1950.

Décident:

Art. 1er. — La charge par litre de mélange supercarburant à base d'essence, d'alcool et de benzol est égale à la différence entre:

D'une part, la somme des trois éléments suivants:

a) La valeur de l'essence incorporée dans un litre de mélange sur la base du prix de reprise en raffinerie de cette essence, taxe intérieure de consommation et de redevance au profit du fonds de soutien comprise, ce prix étant celui du mois au cours duquel est effectué le mélange;

b) La valeur de l'alcool déshydraté incorporé dans un litre de mélange sur la base d'un prix de cession par le service des alcools de 85 francs par litre, ce prix s'entendant par litre d'alcool pur, net de toutes taxes, pris dans les bacs des distillateurs ou les dépôts du service des alcools, les frais de transport jusqu'à la gare desservant l'établissement désigné par l'acheteur, ainsi que les frais de transport jusqu'à la gare desservant l'établissement désigné par l'acheteur, ainsi que les frais divers afférents au transport étant inclus dans ce prix;

c) La valeur du benzol moteur incorporé dans un litre de mélange sur la base du prix d'achat aux producteurs de benzol fixé, dans le cadre des arrêtés de prix en vigueur pour le benzol destiné à la carburation, net de toutes taxes, pour livraison franco dans les mêmes conditions que l'alcool;

D'autre part, le prix d'entrée dans la distribution en dédouané d'un litre de mélange tel qu'il est autorisé par les arrêtés de prix en vigueur.

Art. 2. — Chaque bénéficiaire adressera mensuellement, pour chacun de ces dépôts mélangeurs, à tel organisme que lui désignera le ministère de l'industrie et du commerce (direction des carburants), un état précisant:

1° Le stock d'alcool et le stock de benzol destinés à la fabrication des mélanges, au premier jour du mois considéré;

2° Les réceptions du mois d'alcool et de benzol destinés à la fabrication des mélanges, accompagnées de factures justificatives certifiées conformes;

3° Les quantités d'alcool et de benzol utilisées au cours du mois dans la fabrication des mélanges, avec l'indication de la qualité de l'essence utilisée;

4° Le stock et le stock de benzol destinés à la fabrication des mélanges, au dernier jour du mois considéré.

Cet état sera certifié conforme par les agents des services des douanes ou des contributions indirectes qui ont surveillé les opérations de mélange.

Art. 3. — Le fonds de soutien versera mensuellement à chaque bénéficiaire, compte tenu de la composition du mélange de sa fabrication, une somme égale au produit de la charge définie à l'article 1er par les quantités de mélange fabriquées par lui au cours du mois considéré.

Fait à Paris, le 6 octobre 1950.

2° Avis formulé par le Conseil économique, dans sa séance du 10 février 1953.

Le Conseil économique,

Vu sa résolution en date du 25 juillet 1951, par laquelle il s'est saisi du problème d'ensemble des produits pétroliers;

Vu son avis en date du 22 juillet 1952, relatif au financement des recherches de pétrole et de gaz naturel,

Après avoir entendu le rapport présenté, au nom de sa commission de la production industrielle, par M. Roger Millot, sur le problème des carburants nationaux;

1. Considérant l'insuffisance de nos ressources énergétiques, particulièrement en carburant;

2. Considérant la nécessité d'une continuité dans la politique des pouvoirs publics à l'égard des carburants nationaux, autres que le pétrole;

3. Considérant l'importance du rôle que peuvent être appelés à jouer tous les carburants nationaux, dans l'éventualité d'un arrêt prolongé de nos importations pétrolières;

4. Considérant l'évolution constante des techniques de production des carburants nationaux autres que le pétrole et les longs délais nécessaires, tant à la construction des usines qu'à la formation du personnel;

5. Considérant le coût élevé de la recherche scientifique et technique et de la mise au point de procédés nouveaux:

Emet l'avis (1):

1° Qu'il convient de nous intéresser à la mise en valeur des richesses nationales, même si leur rentabilité est insuffisante dans les conditions actuelles (2) et au maintien en France des possibilités d'étude de techniques en voie de constant perfectionnement (3);

2° Qu'une politique rationnelle des carburants nationaux doit être mise en œuvre rapidement, en vue de:

a) Encourager et perfectionner les recherches techniques de production de carburants à partir d'autres matières premières que le pétrole, par le maintien d'usines-pilotes. Parmi ces techniques, l'intérêt devra être porté plus particulièrement sur les techniques polyvalentes pouvant être appliquées indifféremment à la même matière première pour en tirer soit des produits chimiques plus nobles dans une économie normale, soit des carburants, en cas de nécessité, par simple conversion de l'usine;

b) Utiliser les résultats de ces recherches pour développer et améliorer l'exploitation de matières premières telles que les schistes et les lignites et toutes productions agricoles, sources d'énergie susceptibles (4) de procurer à l'économie française, dans un proche avenir, des quantités appréciables de carburants ou autres combustibles de qualité et de prix acceptable:

3° Qu'il convient, à cet effet, d'attirer l'attention des pouvoirs publics, et notamment du ministre chargé des carburants, sur la nécessité de:

a) Etudier les résultats à attendre de chaque solution; délimiter les rôles impartis à chaque branche d'activité existante ou à développer;

b) Déterminer les usines-pilotes qui doivent être maintenues ou remises en activité; fixer leur production à un niveau tel que la valeur des techniques employées soit éprouvée à l'échelle industrielle et que le placement de leurs produits puisse être assuré sans demander aux finances publiques un effort disproportionné avec les possibilités de la nation;

c) Etablir, en conséquence, des conventions de soutien de longue durée permettant à ces usines de poursuivre leurs travaux dans des conditions de stabilité indispensables; encourager la création des sociétés dont la forme juridique pourrait assurer, dans les meilleures conditions, la collaboration des producteurs et des utilisateurs, en vue de faciliter les recherches (1) (2).

(1) Ce vote a été acquis au scrutin public par 124 voix contre 17 et 1 abstentions (voir le résultat en annexe, scrutin n° 2).

(2) Les mots « même si leur rentabilité est insuffisante dans les conditions actuelles » ont été ajoutés, à la suite de l'adoption à main levée, d'un amendement présenté par M. Monjauvis au nom du groupe des travailleurs C. G. T.

(3) Un amendement, présenté par M. Monjauvis au nom du groupe des travailleurs C. G. T., a été rejeté au scrutin public par 107 voix contre 31 et 8 abstentions. Cet amendement tendait à ajouter, après le premier paragraphe, un nouveau paragraphe ainsi rédigé : « 2° Qu'il convient en conséquence que les pouvoirs publics revisent leur politique à l'égard des carburants nationaux en prélevant au besoin les sommes nécessaires à une politique constructive sur les 160 milliards de francs que rapportent annuellement les impôts et taxes sur les produits pétroliers. »

(4) Les mots « et toutes productions agricoles sources d'énergie » ont été ajoutés à la suite de l'adoption, à main levée, d'un amendement présenté par le groupe de l'agriculture.

(1) Un amendement présenté par M. Willame, au nom du groupe des travailleurs C. F. T. C., a été rejeté à main levée. Cet amendement tendait à remplacer l'alinéa *c* par le texte suivant:

« *c*) Définir, dans le plan d'équipement, la place que de telles usines doivent tenir, le soutien de l'Etat prenant la forme d'une participation au capital et le conseil d'administration étant composé de représentants de l'Etat, des organisations ouvrières, des apporteurs privés de capitaux et des utilisateurs. »

(2) Un amendement présenté par M. Sauvy, au nom du groupe de la pensée française, a été rejeté à main levée. Cet amendement tendait à ajouter au texte de la commission un quatrième paragraphe ainsi rédigé:

« 4° Qu'il convient d'intégrer ces recherches dans un programme général de développement, en tenant compte des considérations de rentabilité, de façon à éviter des procédés autarciques onéreux, qui ne se justifient qu'en période de détresse.

« Qu'il convient d'élargir le cadre strictement national des recherches et d'examiner, dans le cadre des accords internationaux ou par le moyen d'accords spéciaux, les possibilités d'approvisionnement en carburant, dans des pays d'Europe avec lesquels de larges échanges sont particulièrement désirables. »

ANNEXES

PROBLEME DES CARBURANTS NATIONAUX

SCRUTIN N° 1

sur l'amendement présenté par M. Monjauvis, au nom du groupe des travailleurs C. G. T., tendant à ajouter, après le premier alinéa, un nouvel alinéa.

Nombre de votants 116

Ont voté pour 31
Ont voté contre 107
Se sont abstenus 8

Le Conseil économique n'a pas adopté.

Ont voté pour (31).

Groupe de l'agriculture. — MM. Haniquaut (C. F. T. C.), Rius (C. G. T.).

Groupe des travailleurs:

C. F. T. C. — MM. Bouladoux, Braun, Cade, Espéret, Levard, Liénart, Mayoud, Paillieux, Reynaud, Mlle Tribolati, MM. Vansieleghem, Willame, Vandenbussche.

C. G. T. — M. Bouchaud, Mme Brisset, MM. Brouard, Duret, Frischmann, Furst, Le Brun, Le Quère, Leroy (André), Marion, Monjauvis, Racamond, Ruiz.

Groupe de l'Union française. — MM. Monthé, N'Gom (C. G. T.), Tidjani (C. F. T. C.).

Ont voté contre (107).

Groupe des activités diverses. — MM. Colleville, Compeyrot, Montfajon.

Groupe de l'agriculture. — MM. Bouchard, d'Andlau, Bardet, Baron, Barriol, Bidau, Biset, Bonjean, Deleau (Jean), Denoyés, des Courtils, du Douet de Graville, Ferré, Forget, Gauthier, Génin, Gourlot (C. G. T.-F. O.), Guellati, Jahan, Lamour, Lepicard, Lequertier, Lucas, Mangeard, Martin, Maumont, Milhau, Naudin, Robin (François), Tardy, Uchard, Van Graefschepe.

Groupe de l'artisanat. — MM. André (Jean-Louis), Boulland, Canonville, Chopin, Dallant, Lecœur, Levieux, Marant, Ouvière, Ressicaud.

Groupe des associations familiales. — MM. Houist, Leroy (Louis) Mabit, Noddings, Vinot.

Groupe des classes moyennes — MM. Millot, Tisserand.

Groupe des coopératives. — MM. Benoist, Beuque, de Laulanie, Lamy, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM Bour, Le Hénaff, Taix, Verret.

Groupe des entreprises privées:

Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Cauchois, Deleau (Gustave), Demmerlé, Goudaert, Lacour-Gayet, Lemaire-Audoire, Paquette, Stoll, Thoumyre.

Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Cagniard, Desse, Dumont, Garnier, Gingembre, Kruger, Lafond, Mayolle, Meunier, Pisson, Trocmé, Waendendries, Charvet.

Groupe de la pensée française. — MM. Caujolle, Dumontier, Roche, Sauvy, Soula.

Groupe des travailleurs:

C.G.T.-F.O. — MM. Allègre, Beyaert, Bomal, Bothereau, Cucuel, Degris, Delamarre, Goudy, Lapeyre, Pagliano, Peeters, Richard.

C.T. Intel. — M. Wolff.

Groupe de l'Union française. — MM. Bellanger, Bouruet-Aubertot, Sar (C.G.T.-F.O.).

Se sont abstenus (8).

Groupe de l'agriculture. — M. Barré.

Groupe des travailleurs:

C.G.C. — MM. Ducros, Le Ferme, Malterre, Puverel.

Groupe de l'Union française. — MM. Bicheron (C.G.C.), Graeve, Jourdain.

SCRUTIN N° 2

sur l'ensemble du projet d'avis.

Nombre de votants..... 116

Ont voté pour..... 125
Ont voté contre 17
Se sont abstenus 4

Le Conseil économique a adopté.

Ont voté pour (125).

Groupe des activités diverses. — MM. Compeyrot, Montfajon.

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Bardet, Baron, Barré, Barriol, Bidau, Biset, Bonjean, Deleau (Jean), Denoyés, des Courtils, du Douet de Graville, Bouchard, Ferré, Forget, Gauthier, Génin, Gourlot; (C.G.T.-F.O.) Guellati, Jahan, Lamour, Lepicard, Lequertier, Lucas, Mangeard, Martin, Maumont, Milhau, Naudin, Rius; (C.G.T.) Robin (François), Tardy, Uchard, Van Graefschepe.

Groupe de l'artisanat. — MM. André (Jean-Louis), Boulland, Canonville, Chopin, Dallant, Lecœur, Levieux, Marant, Ouvière, Ressicaud.

Groupe des associations familiales. — MM. Houist, Leroy (Louis), Pasquet.

Groupe des classes moyennes. — MM. Millot, Tisserand.

Groupe des coopératives. — MM. Benoist, Beuque, de Laulanie, Lamy, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Bour, Le Hénaff, Taix, Verret.

Groupe des entreprises privées:

Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Cauchois, Deleau (Gustave), Demmerlé, Goudaert, Lacour-Gayet, Lemaire-Audoire, Paquette, Stoll, Thoumyre.

Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Cagniard, Desse, Dumont, Garnier, Gingembre, Kruger, Lafond, Mayolle, Meunier, Pisson, Trocmé, Waendendries, Charvet.

Groupe de la pensée française. — MM. Caujolle, Roche, Soula.

Groupe des travailleurs:

C.G.C. — MM. Ducros, Le Ferme, Malterre, Puverel.

C.G.T. — M. Bouchaud, Mme Brisset, MM. Brouard, Duret, Frischmann, Furst, Le Brun, Le Quère, Leroy (André), Marion, Monjauvis, Racamond, Ruiz.

C.G.T.-F.O. — MM. Allègre, Beyaert, Bomal, Bothereau, Cucuel, Degris, Delamarre, Goudy, Lapeyre, Pagliano, Peeters, Richard.

C.T. Intel. — M. Wolff.

Groupe de l'Union française. — MM. Bicheron (C.G.C.), Graeve, Jourdain, Monthé, N'Gom (C.G.T.), Potier de la Morandière, Sar (C.G.T.-F.O.).

Ont voté contre (17).

Groupe de l'agriculture. — M. Haniquaut (C.F.T.C.).

Groupe de la pensée française. — MM. Philip, Sauvy.

Groupe des travailleurs:

C.F.T.C. — MM. Bouladoux, Braun, Cade, Espéret, Levard, Liénart, Mayoud, Paillieux, Reynaud, Mlle Tribolati, MM. Vandenbussche, Vansieleghem, Willame.

Groupe de l'Union française. — M. Tidjani (C.F.T.C.).

Se sont abstenus (4).

Groupe des associations familiales. — MM. Dary, Mabit.

Groupe de la pensée française. — MM. Byé, Dumontier.

PROJET DE LOI N° 4839

RELATIF AU RÉGIME JURIDIQUE, ADMINISTRATIF ET FINANCIER DES AÉRODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE

1° Rapport, présenté au nom de la commission des transports, des P. T. T. et du tourisme, par M. Roger Lapeyre.

Le Conseil économique est appelé à donner son avis sur le projet de loi n° 4839, « relatif au régime juridique, administratif et financier des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique », projet de loi qui a été déposé sur le bureau de l'Assemblée nationale le 21 novembre 1952.

Votre commission des transports, des P. T. T. et du tourisme a examiné ce texte et a observé que, pour le Conseil économique, la matière n'est pas nouvelle; en effet, un projet de loi ayant le même objet avait été déposé en 1950, à la suite des études effectuées par une commission présidée par M. le conseiller d'Etat Coterel et composée des hauts fonctionnaires intéressés par la législation s'appliquant aux aérodromes.

Le Conseil économique a donné un avis favorable, par 104 voix contre 35, sur le projet de loi Coterel, au cours de sa séance du 25 juillet 1950, après qu'un rapport ait été présenté, au nom de la commission des transports, des P. T. T. et du tourisme, par M. Bamberger. Le projet de loi Coterel partait de l'idée que tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique devait appartenir à l'Etat; s'il était envisagé la possibilité, pour les collectivités diverses, d'apporter leur contribution à la charge de l'équipement, de l'entretien et de l'exploitation des aérodromes, cette possibilité était présentée comme ayant un caractère exceptionnel, mais il s'est avéré que l'Etat était écrasé par les diverses charges importantes qu'implique le rapide développement des transports aériens; la création, l'entretien, l'exploitation d'un aérodrome moderne entraînent de si lourdes dépenses que l'Etat, depuis plusieurs années, n'y fait plus face.

En ce qui concerne l'infrastructure des territoires hors métropole, la situation est d'ailleurs grave.

En outre, 330 aérodromes métropolitains sont ouverts à la circulation aérienne publique; il est évident qu'un très grand nombre d'entre eux ne présentent qu'un intérêt régional et qu'il devient tout naturel de demander aux collectivités intéressées de participer aux dépenses inhérentes à l'aérodrome en cause.

Il avait été envisagé par votre commission de profiter de l'examen de ce texte sur le régime des aéroports pour faire connaître les difficultés auxquelles notre pays doit faire face pour posséder des installations permettant une évolution normale de cette grande industrie que sera demain celle des transports aériens: il ne faut pas oublier, en effet, que l'aviation civile n'en est qu'à ses débuts et qu'elle a, par conséquent, de gros besoins d'infrastructure et d'équipement; ceux-ci sont d'autant plus indispensables que le caractère international du transport aérien impose à notre pays des obligations qu'il doit tenir, tant pour des raisons techniques, économiques que psychologiques.

Nous aurions eu ainsi le complément indispensable à la synthèse générale des transports aériens que M. Le Hénaff a faite, lors de la discussion sur le statut de l'aviation marchande. Toutefois, la situation de notre infrastructure, les conditions d'exploitation des aérodromes et l'équipement des routes aériennes dans les territoires hors métropole posant des problèmes d'une particulière importance, il a paru préférable de donner à cette question le plein développement qu'elle comporte: le groupe des travailleurs C. G. T.-F. O. a d'ailleurs demandé au Conseil de procéder à une étude, « afin que toutes propositions soient faites aux pouvoirs publics, en vue de remédier à la situation actuelle ».

C'est donc compte tenu des lourdes difficultés que connaît l'Etat qu'il a envisagé le concours des collectivités; des cinq plus grands aérodromes métropolitains, aucun ne peut être rentable si l'on tient compte de la totalité des charges; il ne pouvait être question d'avoir recours aux collectivités que pour leur offrir la gestion d'organismes systématiquement déficitaires. Le régime qu'on a voulu rechercher est donc celui qui puisse s'adapter à la situation des différents aérodromes et à l'évolution du trafic; contrairement au projet Coterel, jugé trop rigide, il sera possible, par exemple, d'affecter les taxes d'atterrissage aux charges d'aménagement, d'entretien ou d'exploitation.

Des amendements avaient été envisagés au projet primitif; il a paru plus expédient de le retirer et de lui subsistuer le projet portant le n° 4839.

Votre commission des transports, des P. T. T. et du tourisme, avant d'entreprendre toute discussion, a procédé à l'audition de personnalités qualifiées. C'est ainsi qu'elle a entendu:

M. Terrel, conseiller technique auprès du ministre des travaux publics;

M. Bonnenfant, directeur des bases aériennes;

M. Lesieux, directeur général de l'aéroport de Paris;

M. le général Bonneau, représentant le syndicat des transporteurs aériens privés.

En outre, leurs observations ont été demandées à la compagnie nationale Air France, ainsi qu'à M. Cordesse, président de l'Union des chambres de commerce aéronautiques.

Le délégué du syndicat des entreprises privées de transport aérien avait fait de nombreuses objections au textes; elles ont été en grande partie levées au cours de l'audition.

La compagnie Air France n'a pas présenté d'observations; le président de l'Union des chambres de commerce aéronautiques a donné son accord complet au projet de loi.

L'actuel projet de loi est d'une incontestable nécessité; en effet, le régime juridique, administratif et financier des aérodromes a, jusqu'ici, fait l'objet de dispositions souvent incomplètes et fatalement dispersées dans un grand nombre de textes législatifs et réglementaires.

Quelles sont donc les idées directrices du projet de loi ?

Tout d'abord, contrairement à l'ancien projet de loi, il y est indiqué que les aérodromes peuvent être créés, non seulement par l'Etat, mais « par les collectivités publiques et les établissements publics, ainsi que par les personnes physiques ou morales de droit privé répondant aux conditions fixées par un règlement d'administration publique ».

Mais cette création est subordonnée à la conclusion d'une convention entre le ministre chargé de l'aviation marchande et le « créateur » de l'aérodrome. Pour que les créateurs, autres que l'Etat, puissent faire face à leurs obligations, le principe du payement de redevances dues par les usagers est prévu.

Création, par d'autres organismes que l'Etat, lien contractuel entre l'Etat et le créateur de l'aérodrome, perception de taxes en raison des services rendus, telles sont les idées essentielles qu'il convient d'avoir présentes à l'esprit pour l'étude du texte.

Les raisons avancées pour justifier cette position sont les suivantes:

1° Les pouvoirs publics estiment qu'il est souvent plus facile d'obtenir des concours financiers sur le plan local que sur le plan national, du fait que les aérodromes intéressent plus particulièrement une région; les personnes directement intéressées à la création d'un aérodrome apporteront, en effet, plus volontiers leur concours financier, en vue de son fonctionnement;

2° Les pouvoirs publics considèrent que la responsabilité des collectivités publiques est engagée dans l'existence même d'un aérodrome, du fait de leur participation directe à sa création et à son aménagement.

Lors de la discussion établie au sein de votre commission, le groupe des travailleurs C. G. T. a fait connaître qu'il ne donnerait pas un avis favorable au projet en question; il estime, en effet, que la construction, l'entretien et l'exploitation des installations destinées à assurer la circulation des aéronefs, tant en l'air qu'à terre sur les aéroports ouverts à la circulation aérienne, que la construction et l'entretien des

ouvrages d'infrastructure ainsi que des bâtiments et des installations affectés aux divers services d'administration ou d'exploitation, incombent en totalité, sans restriction ni réserve, à l'Etat. Si, à son avis, ces dispositions ne pouvaient faire obstacle à l'acceptation de fonds de concours supplémentaires, ce groupe estime que l'impossibilité pratique de ventiler les diverses taxes et péages entre la puissance publique et les concessionnaires de l'outillage public, se traduit pratiquement par la prise en charge par l'Etat de l'entretien dudit matériel.

Dans sa majorité, votre commission a admis les principes qui sont à la base du projet de loi.

D'abord, parce que la sécurité de la circulation aérienne incombe entièrement à l'Etat; dans ce domaine, il n'y a aucun abandon de pouvoir ou de responsabilités; ensuite, parce qu'il n'est pas mauvais que les collectivités locales et régionales participent au développement d'un aérodrome qui leur apporte un accroissement d'activité économique; à la vérité, dans bien des cas, ce sont les chambres de commerce qui signeront des conventions avec l'Etat. Or, il s'agit d'établissements publics soumis au contrôle de l'Etat, ne faisant pas de bénéfices et dont le rôle a été de premier plan pour nos installations portuaires; cette expérience, appliquée au domaine aérien, doit apaiser toute crainte.

Le texte, d'ailleurs, paraît bien s'insérer dans une évolution normale, que l'on retrouve dans plusieurs législations étrangères, ainsi qu'il ressort de la note faisant l'objet d'une annexe au présent rapport (1).

Le titre Ier, intitulé: « *Ouverture des aérodromes à la circulation aérienne publique* » n'a soulevé aucune objection. Il s'agit, en trois articles, de préciser ce qu'est un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique et de déterminer la procédure d'ouverture et de fermeture d'un tel aérodrome.

Si le contrôle permanent de l'Etat est prévu, il a été jugé indispensable par votre commission de préciser que ces aérodromes devaient toujours être placés sous l'autorité effective d'un agent désigné par le ministre.

Aussi, une rédaction nouvelle de l'article 3 vous est-elle proposée:

« Les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique sont soumis au contrôle permanent de l'Etat et placés sous l'autorité du délégué du ministre chargé de l'aviation marchande. »

Le titre II traite de la *création des aérodromes destinés à la circulation aérienne publique.*

L'article 4 détermine quels pourront être les « créateurs de l'aérodrome ».

Certains membres de votre commission des transports, des postes, télégraphes et téléphones et du tourisme auraient voulu que soit nettement fixée l'impossibilité pour d'autres organismes que l'Etat de créer des *aérodromes de classe internationale.*

Votre commission a jugé que le texte prévu était particulièrement large et qu'il serait dangereux de prévoir, dès maintenant, une classification; l'aéroport de Paris, établissement public, aura, d'après un tel texte, la possibilité de créer, si besoin en était, un autre aérodrome de classe internationale; la classification demandée l'empêcherait de procéder à une telle création.

L'article 5 est considéré par les rédacteurs comme marquant l'originalité du projet de loi; il s'agit, en effet, d'établir *un lien contractuel* entre l'Etat et le créateur de l'aérodrome: la création est, en effet, subordonnée à une convention, dont l'article fixe nettement certaines obligations. Le paragraphe *c*) de cet article précise que la convention fixe notamment « les conditions propres à assurer la sécurité aérienne et la police de l'aérodrome et de ses annexes ou dépendances. »

Il a semblé à votre commission qu'une contradiction existait entre les dispositions de ce paragraphe et celles prévues à l'article 7, paragraphe *a*, où il est dit qu'incombent à l'Etat « l'aménagement, l'entretien et l'exploitation des installations qui sont destinées à assurer sûr un aérodrome le contrôle de la circulation aérienne » et celles de l'article 24, où l'intervention de l'Etat est prévue « si la personne qui a créé l'aérodrome ne prend pas les mesures propres à assurer la sécurité de la circulation aérienne ».

En effet, l'article 7 est formel: tout ce qui se rapporte à l'exploitation, à la navigation et à la sécurité aérienne reste sans aucune ambiguïté du domaine de l'Etat. Parler, au sujet du contractant, des mesures que celui-ci doit prendre, en ce qui concerne la sécurité de la circulation aérienne, peut paraître contradictoire; en fait, il s'agit d'une rédaction déficiente. Les rédacteurs entendent, en effet, obliger le contractant à prendre toutes dispositions afin que la sécurité aérienne ne soit pas mise en danger du fait, par exemple, du mauvais entretien de certaines installations qui seraient, d'après la convention, à la charge du créateur ou par la construction de dépendances pouvant précisément gêner la sécurité.

Aussi, pour éviter des malentendus et lever le doute qui pourrait subsister, votre commission, unanime, estime qu'il conviendrait que le paragraphe *c* de l'article 5 fût ainsi rédigé:

« *c*) Les mesures propres à assurer la police, ainsi qu'à maintenir sur l'aéroport, ses annexes ou dépendances, toutes les conditions qu'implique la sécurité de la circulation aérienne et notamment celles concernant le dégagement de l'aérodrome et l'entretien d'installations visées dans la convention. »

A l'article 7, le paragraphe *a* est des plus importants; c'est lui, en effet, qui précise que tout ce qui est du domaine de la circulation aérienne incombe à l'Etat.

Toutefois, le terme « contrôle », dans ce paragraphe, ne donne pas satisfaction à votre commission. Quand il est précisé qu'incombent à l'Etat « l'aménagement, l'entretien et l'exploitation des installations qui sont destinées à assurer sur un aérodrome le contrôle de la circulation aérienne », il faut comprendre qu'il s'agit bien de l'exploitation elle-même et des problèmes de navigation que pose la circulation aérienne, mais qu'il ne s'agit en aucun cas d'un contrôle au sens habituel du mot; ce terme est employé tout simplement parce qu'il se rapproche le plus exactement de l'expression anglaise « air trafic control »; dans ce cas, cette expression signifie bien qu'il s'agit d'une exploitation et non pas seulement d'un contrôle.

L'article 8 fait obligation aux signataires de la convention d'aménager et d'entretenir les ouvrages « d'infrastructure », ainsi que les bâtiments, installations et outillages nécessaires à l'exploitation commerciale.

Lorsque ses installations présentent un caractère d'intérêt général, l'Etat pourra accorder aux signataires une aide financière.

Dans l'article 9, l'exécution du programme d'équipement des aérodromes de la métropole, qui appartiennent à l'Etat, peut être subordonnée à une participation des différentes collectivités.

Les articles 10 et 11 prévoient les dispositions que prend l'Etat si le signataire de la convention ne remplit pas ses obligations.

Les articles 8, 9, 10 et 11 n'ont soulevé aucune objection de la part de votre commission.

L'article 12 prévoit que, pour des raisons de défense nationale, l'Etat pourra être substitué à l'exploitant de l'aérodrome.

Certains membres de votre commission ont fait observer que l'Etat se substituerait à l'exploitant, uniquement pour des raisons de défense nationale; or, l'exposé des motifs du projet de loi Coterel faisait mention des besoins civils urgents; dans le cas de besoins civils urgents, il était admis que l'aérodrome faisait automatiquement partie du domaine public.

Votre commission a considéré qu'il n'était pas utile de reprendre cette notion. En effet, une des idées directrices du projet restant le lien contractuel, l'Etat pourra prévoir de telles clauses dans les conventions; une telle idée est d'ailleurs implicitement contenue dans le paragraphe *d*) de l'article 5, lequel spécifie que la convention fixe « les conditions propres à garantir la permanence de l'exploitation et l'adaptation de l'aérodrome aux besoins du trafic aérien ».

Une telle rédaction répond bien à la notion du besoin civil urgent et il a paru préférable de ne laisser à l'article 12 que les raisons de défense nationale, étant souligné que les rédacteurs du texte n'ont voulu faire référence à aucune juridiction d'exception.

Le titre III traite des concessions et de l'autorisation d'outillage privé, avec obligation de service public.

Ses articles n'ont donné lieu à aucune observation particulière. Votre commission considère toutefois qu'il est important, pour bien saisir la portée de ces articles, de reprendre les définitions exactes apportées, dans ce domaine, par le représentant du ministre et faisant la discrimination entre la concession et l'autorisation d'outillage privé, avec obligation de service public.

La concession est accordée à une collectivité ou à un établissement public, dans l'intérêt général de tous les usagers des aérodromes, sans idée de profit final. Tandis que l'autorisation d'outillage privé, avec obligation de service public, est accordée à un particulier, par exemple, une compagnie de navigation aérienne, ou une compagnie distributrice d'essence, pour son usage personnel, avec obligation, pour le surplus, de mettre les installations à la disposition du public contre payement d'une redevance fixée par un tarif homologué, on n'oblige pas le bénéficiaire de l'autorisation à tenir un compte d'exploitation et on l'admet à faire des bénéfices, tandis que la concession est un peu dépourvue de

(1) Cf. en annexe au présent rapport le texte d'une « note d'Information » sur le régime juridique et financier des aéroports étrangers.

l'idée de bénéfice. La différence essentielle est celle-ci: si on autorise une station service d'Air France, ou une compagnie de distribution d'essence, l'autorité concédante a un droit de regard sur les tarifs, puisqu'elle les homologue, mais n'a pas un droit de regard sur les bénéfices et ne demande pas la présentation détaillée de ses comptes d'exploitation.

Le titre IV traite des dispositions financières.

Il faut noter, à ce sujet, que le projet de loi donne aux taxes perçues le caractère de redevances dues pour services rendus et rejette complètement l'idée du caractère fiscal des sommes perçues par la personne qui fournit le service; il s'agit bien d'un service rendu aux usagers et ces services donnent lieu à rémunération. Afin d'éviter la trop grande disparité qui pourrait exister entre différents aérodromes, l'Etat s'est réservé le droit de réglementer les redevances qui seront déterminées par arrêté ministériel; c'est l'objet de l'article 19; alors que l'article 18 citait les opérations considérées comme un service rendu, l'article 20 donne la possibilité à l'exploitant de retenir l'aéronef, en cas de non-payement des redevances.

L'article 21 n'a pas soulevé d'observation quand il prévoit qu'un arrêté interministériel pourra prescrire « que la totalité ou une partie du produit de certaines redevances soit versée aux collectivités ou établissements publics ou être affectée au financement de leur participation quand ces redevances sont perçues sur un aérodrome appartenant à l'Etat ».

L'article 22 permet d'autoriser, en cas d'insuffisance des taxes, les chambres de commerce à percevoir des recettes supplémentaires au moyen du produit des centimes additionnels à la patente. Un tel article est indispensable pour permettre aux chambres de commerce de faire face à leurs obligations.

Pas d'observation sur l'article 23.

Le titre V, intitulé « Dispositions transitoires », a surtout pour but d'adapter la situation actuelle au texte de la loi; s'adressant aux aérodromes existants, il a paru préférable d'intituler ce titre: « Dispositions générales ».

Votre commission s'est assurée que ces articles couvraient bien tous les cas qui peuvent se présenter; elle vous demande de reprendre, au 4° paragraphe de l'article 24, la nouvelle rédaction de l'alinéa c) de l'article 5.

Les dispositions diverses font l'objet des articles 27, 28, 29 et 30. Une modification doit être apportée au dernier alinéa de l'article 27. Il est, en effet, précisé que l'aéroport de Bâle-Mulhouse est admis au bénéfice des mesures prévues par l'article 20. Cet article se référant à l'article 18, la rédaction en est donc défectueuse.

La situation juridique de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, résultant d'une convention franco-suisse, on ne pourra que lui donner la possibilité, en cas de non-payement de redevances, de retenir l'aéronef; l'alinéa devrait, par conséquent, être ainsi modifié:

« L'aéroport de Bâle-Mulhouse est admis au bénéfice des mesures prévues par le dernier alinéa de l'article 20. »

Votre commission a fait observer, en outre, que, si le ministre des affaires étrangères et le ministre d'État chargé des relations avec les Etats associés avaient apposé leur contreseing au texte, aucun aérodrome de leur compétence ne figurait à l'article 28.

L'apposition du contreseing de ces deux ministres s'explique par le fait que le Gouvernement a entendu leur donner la possibilité d'ouverture de négociations en vue d'établir des conventions avec les Etats souverains. Ainsi, pourrait être envisagée une extension éventuelle du projet de loi, suivant les principes qu'il énonce et qui sont déjà admis par les deux ministres intéressés.

***

En résumé, votre commission vous propose de donner un avis favorable à l'adoption du projet de loi en cause.

Par ce texte, en effet, si toutes les collectivités locales et régionales sont intéressées à la création ou à la gestion d'un aérodrome, l'Etat reste le responsable de tout ce qui concerne la sécurité de la circulation aérienne.

Par les conventions qui lieront les collectivités à l'Etat, celui-ci aura toute possibilité de réclamer le respect des mesures défendant l'intérêt général, alors que les collectivités connaîtront leurs exactes obligations.

En donnant aux redevances perçues le sens du service rendu aux usagers et en rejetant catégoriquement tout caractère fiscal, il apparaît qu'ainsi codifiées, les diverses dispositions concernant le régime administratif, économique et financier des aérodromes sont susceptibles de permettre le plein développement que l'on doit attendre de ce nouveau mode de transport important qu'est le transport aérien.

ANNEXE

au rapport présenté, au nom du Conseil économique, par M. Roger Lapeyre.

NOTE D'INFORMATION

sur le régime juridique et financier des aéroports étrangers.

I. — Le régime juridique des aéroports varie avec les pays, suivant que l'intervention des gouvernements dans leur gestion est plus ou moins directe.

Les différences ainsi constatées n'empêchent cependant pas la politique des Etats d'évoluer dans le même sens, en ce qui concerne l'administration financière des aéroports, car ils se heurtent tous à la difficulté de procéder à des aménagements coûteux, avec des ressources limitées. Tous se préoccupent du problème de la rentabilité des aéroports. Dans bien des pays pratiquant un système d'exploitation directe par l'Etat, on constate une tendance à la décentralisation, afin de permettre une exploitation plus commerciale et moins onéreuse pour l'exploitant.

D'une manière générale, le mode d'établissement des redevances, quel que soit le nom qu'on leur donne (en anglais: fee, due, charge), est plus souple à l'étranger qu'en France.

Ces redevances sont toujours considérées comme le prix d'un service rendu.

Leur institution, leur mode de perception et leur taux résultent assez souvent d'un acte du gouvernement. Parfois même, ils sont laissés à l'initiative de l'exploitant d'aéroport.

II. — Sans pouvoir étudier dans cette note tous ces systèmes pratiqués à l'étranger, il semble intéressant de donner quelques informations sur le régime des aéroports situés dans les Etats avec lesquels la France a de fréquentes relations aériennes.

1° *Belgique.*

Jusqu'en 1946, les aéroports belges ont été gérés par l'administration de l'aéronautique civile, relevant du département des communications belge.

Un arrêté-loi du 20 novembre 1946 a créé, sous la dénomination de « Régie des voies aériennes », un organisme doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière, chargé d'assurer dans l'intérêt général et avec des méthodes industrielles et commercialaes, la construction, l'aménagement, l'entretien et l'exploitation des aéroports et de leurs dépendances, ainsi que la sécurité de la navigation aérienne.

Cet organisme bénéficie de subventions de l'Etat.

Les taxes et redevances perçues pour l'usage des aérodromes gérés par la Régie de voies aériennes sont fixées par arrêté royal.

2° *Italie.*

Le code de la navigation, toujours en vigueur en Italie, contient, dans sa seconde partie, consacrée à la navigation aérienne, des dispositions concernant l'usage des aérodromes.

L'article 680 du code a trait aux aéroports créés par l'Etat. Il prévoit que les droits perçus pour l'usage de ces aéroports sont fixés par voie réglementaire. Les taxes actuellement applicables sur ces aéroports ont été fixées par un arrêté interministériel.

L'article 684 concerne l'institution des aérodromes privés. Il indique que les tarifs d'utilisation de ces derniers doivent être approuvés par le ministre de l'aéronautique.

3° *Pays-Bas.*

Les aéroports des Pays-Bas sont administrés par le gouvernement hollandais, qui fixe les taxes et redevances susceptibles d'être perçues pour leur usage.

Toutefois, une société dans laquelle doivent être représentés le gouvernement des Pays-Bas, la province et la ville d'Amsterdam, est en voie de création pour assurer la gestion de l'aéroport d'Amsterdam-Schipol.

4° *Royaume-Uni.*

Il existait, avant la guerre, au Royaume-Uni un assez grand nombre d'aéroports gérés par des municipalités et des entreprises privées.

A la fin des hostilités, certains d'entre eux ont été nationalisés et, à l'heure actuelle, le gouvernement britannique exploite directement les aéroports les plus importants.

Les taxes et redevances perçues pour l'usage de ces aéroports sont fixées par le gouvernement britannique.

Toutefois, à côté de ces aérodromes, dénommés « government aerodromes », il existe encore:

Des « licensed aerodromes », c'est-à-dire des aérodromes agréés, parmi lesquels on trouve des aérodromes douaniers;

Des « unlicensed aerodromes », dont l'utilisation est cependant autorisée aux avions civils, dans certaines circonstances.

Il convient de signaler également que l'importance des problèmes financiers soulevés par la gestion des aéroports de la région de Londres conduit le gouvernement britannique à étudier pour leur exploitation, une formule d'autonomie analogue à celle de l'aéroport de Paris.

Enfin, il y a lieu de noter le vœu émis au mois de novembre 1951, par la British Independant Air Transport Association, en vue d'un retour à la gestion des aéroports par les municipalités et les entreprises privées.

5° *Suisse.*

C'est la loi fédérale sur la navigation aérienne du 21 décembre 1948 et son règlement d'exécution du 5 juin 1950 qui fixent les conditions dans lesquelles les aéroports suisses sont aménagés et exploités.

S'ils sont destinés à la circulation aérienne publique, ils ne peuvent être créés qu'en vertu d'une concession (il faut entendre « d'une autorisation ») octroyée par le gouvernement fédéral, après consultation des cantons intéressés.

Les taxes applicables sur ces aéroports doivent être soumises à l'approbation de l'office fédéral de l'air.

Des charges importantes sont laissées à l'exploitant de l'aéroport, mais ce dernier peut bénéficier, de la part de la confédération, de subventions d'équipement et d'exploitation, après examen de la situation financière de l'aéroport.

Les subventions versées par le gouvernement fédéral ne font pas obstacle à ce que les exploitants d'aéroports reçoivent une aide financière des cantons, qui, d'ailleurs, exploitent directement un certain nombre d'entre eux.

6° *Etats-Unis.*

L'intervention du gouvernement fédéral des Etats-Unis dans l'aménagement et l'exploitation des aéroports ne s'est pas manifestée au début du développement de l'aviation marchande.

Bien au contraire, l'article 5 de « l'Air Commerce Act » du 20 mai 1926 interdisait au gouvernement fédéral toute création, propriété ou exploitation d'aéroport, ces activités étant laissées à l'initiative privée. Le gouvernement fédéral ne s'intéressait alors qu'aux routes aériennes, c'est-à-dire aux terrains de secours, aux phares et aux services de sécurité.

En 1938, le « Civil Aeronautics Act » a prévu la possibilité d'affecter des fonds fédéraux à la création d'aéroports.

Enfin, après la guerre, le gouvernement fédéral a décidé de financer l'aménagement des aéroports sur une vaste échelle, en raison de l'immense essor du transport aérien. Ce plan de financement fait l'objet du « Federal Airport Act » de 1946.

Le financement s'effectue sous la forme de subventions et les aéroports continuent à être gérés par des municipalités ou autres collectivités locales (les comtés, les Etats), à l'exception de trois aéroports, dont l'aéroport de Washington, qui sont administrés par le gouvernement fédéral.

Les taxes et redevances dues pour l'usage des aéroports aux Etats-Unis sont fixées par les exploitants dans le « règlement de l'Aéroport », sans intervention du gouvernement fédéral, qui se borne, sur ce point, à publier des recommandations.

III. — La Convention de Chicago sur l'aviation civile internationale, qui a été ratifiée par la France en 1947, prévoit, à côté de dispositions relatives à l'instauration de taxes et redevances par les Etats contractants (*art.* 15), un certain nombre de dispositions destinées à garantir un aménagement convenable des aéroports, par le système dit de l' « aide collective ».

A ce sujet, la convention précise notamment:

1° Que si, dans un Etat contractant, les aéroports ou autres facilités pour la navigation aérienne sont jugés insuffisants par le conseil pour assurer la sécurité, l'efficacité et l'exploitation économique des services aériens internationaux existants ou projetés, le conseil de l'organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.) procédera à des consultations avec l'Etat directement en cause et les autres Etats intéressés, en vue de trouver les moyens de remédier à la situation (*article* 69);

2° Que le conseil pourra accepter, à la demande d'un Etat contractant, de fournir, pourvoir en personnel, entretenir et administrer la totalité ou une partie des aéroports et autres facilités pour la navigation aérienne; il pourra aussi établir des taxes raisonnables, pour l'utilisation des facilités fournies (*article* 71);

3° Que les dépenses prises en charge par le conseil seront réparties entre les Etats contractants consentants, dont les entreprises utilisent ces installations (*article* 73).

On conçoit, dans ces conditions, que l'O.A.C.I. ait, non seulement le souci de constater si les aéroports des Etats contractants sont suffisamment aménagés, mais qu'elle se préoccupe également de savoir si ces Etats emploient des méthodes efficaces pour fixer, selon son expression, « des taxes économiques en rapport avec les installations et services au sol ».

C'est pourquoi, l'assemblée de cet organisme a pris, en 1946, la décision suivante: « étant donné que l'augmentation du coût des services pourrait provoquer un appel à l'aide financière de l'O.A.C.I., le conseil étudiera l'opportunité et la possibilité de prendre des mesures, afin de permettre de fournir au transport aérien civil international des services et installations à des taux économiques. »

L'O.A.C.I. a publié, à ce sujet, une première étude, sur les problèmes économiques généraux des aéroports.

Elle prépare actuellement une autre étude, dont le projet, encore officieux, concerne le problème plus précis des « frais d'utilisation des installations d'aéroport et services de navigation aérienne ». L'un des objets les plus importants de cette étude est, selon une résolution prise par l'assemblée, « de permettre aux Etats de travailler à adopter une politique uniforme de taxation pour l'utilisation des aérodromes et services de navigation aérienne. »

IV. — 1° Il ressort nettement des conférences internationales auxquelles ont participé les services français, dans le cadre européen, comme des études faites, par l'O.A.C.I., que les taxes et redevances à percevoir pour l'usage des aéroports et des aides à la navigation aérienne sont considérées avec logique comme le prix des services rendus par les exploitants d'aéroports. Il s'ensuit que le régime de ces taxes et redevances doit être suffisamment souple pour permettre de les adapter au service rendu et à la situation économique de l'Etat intéressé, selon les méthodes préconisées sur le plan international.

C'est ce qui a guidé l'administration française, lors de l'élaboration du projet de loi sur le régime administratif, juridique et financier des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique;

2° Toutefois, il résulte non moins nettement que l'aviation marchande n'est pas actuellement en mesure de couvrir la totalité des charges d'amortissement, d'entretien et d'exploitation des aéroports. La part susceptible d'être payée par l'usager s'accroît toutefois, à mesure que s'améliore le rendement économique du transport.

De ce fait, la tendance unanime des grands Etats, en matière de redevance d'aéroports, est d'adopter un système de réglementation des taux et des modes de calculs, tel qu'il tende:

A unifier ces taux et modes de calculs sur le plan international;

A les adapter, à tout moment, à ce que peut raisonnablement payer le transport aérien.

2° Avis formulé par le Conseil économique dans sa séance du 11 février 1953.

Le Conseil économique,

Vu sa résolution en date du 9 décembre 1952, par laquelle il s'est saisi de l'étude du projet de loi n° 4839, « relatif au régime juridique, administratif et financier des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique »;

Après avoir entendu le rapport présenté, au nom de sa commission des transports, des postes, télégraphes et téléphones et du tourisme, par M. Roger Lapeyre.

Après avoir rejeté un contre-projet d'avis présenté par le groupe des travailleurs C. G. T. (1), tendant à incorporer dans

(1) Ce vote a été acquis au scrutin public par 133 voix contre 15 (voir résultat du scrutin en annexe, scrutin n° 1, page 175).

Le texte de ce contre-projet d'avis était le suivant:

« Le Conseil économique,

« Vu sa résolution en date du 9 décembre 1952, par laquelle il s'est saisi de l'étude du projet de loi n° 4839, relatif au régime juridique, administratif et financier des aérodromes ouverts à la circulation publique;

« Considérant:

« Que les textes qui régissent actuellement la création, l'entretien et l'administration des aéroports ne sont plus adaptés à la situation présente;

« Que le développement de la circulation aérienne nécessite le développement coordonné des aéroports;

« Considérant:

« Que l'ouverture d'un aérodrome à la circulation aérienne publi

le domaine public national tous les aéroports ouverts à la circulation aérienne publique;

A mettre en totalité à la charge de l'Etat la construction, l'entretien et l'exploitation des installations de sécurité, la construction et l'entretien des ouvrages d'infrastructure, ainsi que des bâtiments et des installations affectés aux services d'administration et d'exploitation;

A interdire l'octroi des concessions ou des autorisations d'outillage privé avec obligation de service public;

A grouper sous la responsabilité d'une autorité unique tous les services techniques et commerciaux;

Considérant:

Que les textes qui régissent actuellement la création, l'entretien et l'administration des aéroports français ne sont pas adaptés à la situation présente;

Que le développement des transports aériens nécessite simultanément le développement coordonné des aéroports et que l'appel au concours de toutes les collectivités locales et régionales présente un intérêt incontestable;

Considérant:

Que l'Etat reste responsable de la sécurité et de l'exploitation de la navigation aérienne;

Emet l'avis (1):

Qu'il y a lieu d'adopter le projet de loi n° 4839, « relatif au régime juridique, administratif et financier des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique », sous les réserves suivantes:

1° L'article 3 devrait être ainsi rédigé:

« Les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique sont soumis a contrôle permanent de l'Etat et placés sous l'autorité du délégué du ministre chargé de l'aviation marchande » (1).

2° Le paragraphe *c* de l'article 5 devrait être ainsi rédigé:

« Les mesures propres à assurer la police, ainsi qu'à maintenir sur l'aéroport, ses annexes ou dépendances, toutes les conditions qu'implique la sécurité de la circulation aérienne et notamment celles concernant le dégagement de l'aérodrome et l'entretien d'installations visées dans la convention. »

3° Le titre V devrait s'intituler: « Dispositions générales. »

4° Le paragraphe 4 de l'article 24 devrait être ainsi rédigé:

« Toutefois, si la personne qui a créé l'aérodrome ne prend pas les mesures propres à assurer la police, ainsi qu'à maintenir sur l'aéroport, ses annexes ou dépendances, toutes les conditions qu'implique la sécurité de la circulation aérienne, et notamment celles concernant le dégagement de l'aérodrome et l'entretien d'installations visées dans la convention, le ministre chargé de l'aviation marchande peut, après mise en demeure, prononcer soit la mise en régie de l'exploitation de l'aérodrome aux frais de l'exploitant, soit, le cas échéant, la résiliation de la convention en vertu de laquelle l'aéroport a été créé. »

5° Le dernier paragraphe de l'article 27 devrait être ainsi rédigé:

« L'aéroport de Bâle-Mulhouse est admis au bénéfice des mesures prévues par le dernier alinéa de l'article 20 » (2).

---

que engage la responsabilité de l'Etat et qu'en conséquence, ces aérodromes doivent faire partie du domaine public national:

« Que l'Etat est responsable de la sécurité aérienne et des travaux d'infrastructure;

« Qu'il y a lieu de réunir la gestion technique et la gestion commerciale sous une autorité commune, cette autorité dépendant elle-même des directions centralisées nationales;

« Emet l'avis:

« Qu'il n'y a pas lieu de maintenir hors du domaine public national des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.

« Que la construction, l'entretien et l'exploitation des installations destinées à assurer la sécurité de la circulation des aéronefs, tant en l'air qu'à terre, sur les aéroports ouverts à la circulation aérienne publique, que la construction et l'entretien des ouvrages d'infrastructure ainsi que des bâtiments et des installations affectés aux divers services d'administration ou d'exploitation incombent en totalité, sans restriction ni réserve, à l'Etat. Ces dispositions ne pouvant faire obstacle à l'acceptation des fonds de concours supplémentaires tant pour l'exécution des travaux que pour l'entretien et l'exploitation des ouvrages et installations.

« Que l'impossibilité pratique de ventiler les divers taxes, péages, redevances, entre la puissance publique propriétaire des installations et les concessionnaires de l'outillage public, se traduisant, pratiquement, par la prise en charge par l'Etat de l'entretien dudit matériel sans que pour autant il bénéficie du produit de son exploitation, s'oppose à l'octroi des concessions ou des autorisations d'outillage privé avec obligation de service public.

« Que l'importance des services de sécurité, tant sur le plan financier qu'en matière d'exploitation et d'utilisation du matériel, nécessite le groupement de tous les services techniques et commerciaux sous la responsabilité d'une autorité unique. »

(1) Le vote a été acquis au scrutin public par 135 voix contre 15. (Voir les résultats du scrutin en annexe, scrutin n° 3, page 176.)

(1) Un amendement déposé sur l'article 3 a été repoussé par un vote à main levée.

Il tendait à remplacer le 1° par le texte suivant: « Remplacer l'article 3 du projet de loi par: Les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique sont soumis au contrôle permanent de l'Etat. Ce contrôle sera exercé sous la responsabilité d'une autorité unique groupant, sur chaque aérodrome, tous les services techniques et commerciaux. »

(2) Cinq amendements déposés par le groupe des travailleurs (C. G. T.) tendaient à modifier le texte de l'avis par l'adjonction de paragraphes nouveaux:

Le premier amendement était le suivant:

« Supprimer dans l'article 4 la phrase: « ...ainsi que pour les personnes physiques ou morales de droit privé... », cette suppression devant entraîner modification correspondante des articles où sont visées lesdites personnes physiques ou morales de droit privé ».

Il a été rejeté par un vote au scrutin public, par 104 voix contre 30 et 14 abstentions (voir le résultat en annexe, scrutin n° 2, page 175).

Le deuxième amendement tendait à la suppression de l'article 6. Il a été rejeté par un vote à main levée.

Le troisième amendement, qui tendait à la suppression de l'article 8, a été retiré et remplacé par un amendement demandant que soit ajoutée au dernier alinéa, de l'article 8 la phrase suivante: « à l'exception des personnes physiques ou morales de droit privé ».

Il a été repoussé par un vote à main levée.

Le quatrième amendement tendait à l'adjonction dans le texte de l'avis, du paragraphe suivant:

Remplacer les alinéas 2 et 3 de l'article 11 par le texte ci-dessous:

« Lorsque la résiliation a été prononcée et lorsque, après avis du conseil supérieur de l'aviation marchande, il a été reconnu que l'intérêt général justifie que l'aérodrome reste ouvert à la circulation aérienne publique, le signataire sera déchu de ses droits et l'Etat se substituera à lui sans que cela ouvre droit à indemnité ».

Il a été rejeté par un vote à main levée.

Le cinquième amendement tendait à l'adjonction au texte de l'avis d'un paragraphe demandant la suppression de la fin de l'article 22, c'est-à-dire des mots « et, notamment, en ce qui concerne les chambres de commerce, au moyen du produit des centimes additionnels à la patente ».

Il a été rejeté par un vote à main levée

ANNEXES

SCRUTIN N° 1

sur le contre-projet d'avis présenté par le groupe des travailleurs (C. G. T.), relatif au projet d'avis sur le « régime juridique, administratif et financier des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ».

Nombre de votants 148

Ont voté pour 15
Ont voté contre 133

Le Conseil économique n'a pas adopté.

Ont voté pour (15).

Groupe de l'agriculture. — M. Rius (C. G. T.).

Groupe des travailleurs:

C. G. T. — M. Bouchaud, Mme Brisset, MM. Brouard, Duret, Frischmann, Furst, Le Brun, Le Quère, Leroy (André), Marion, Monjauvis, Racamond, Ruiz.

Groupe de l'Union française. — M. N'Gom (C. G. T.).

Ont voté contre (133).

Groupe des activités diverses. — M. Colleville.

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Bardet, Baron, Barré, Barriol, Bidau, Biset, Bouchard, Bonjean, Deleau (Jean), Denoyés, des Courtils, du Douet de Graville, Ferré, Forget, Gauthier, Genin, Gourlot (C. G. T.-F. O.), Guellati, Haniquaut (C. F. T. C.), Jahan, Lamour, Lepicard, Lequertier, Lucas, Mangeard, Martin, Maumont, Milhau, Naudin, Robin (François), Tardy, Uchard, Van Graefschepe.

Groupe de l'artisanat. — MM. André (Jean-Louis), Boulland, Canonville, Chopin, Lecoeur, Levieux, Marant, Ouvière, Ressicaud.

Groupe des associations familiales. — MM. Dary, Houist, Leroy (Louis), Mabit, Noddings, Pasquet, Mme Picard, M. Vinot.

Groupe des classes moyennes. — MM. Millot, Tisserand.

Groupe des coopératives. — MM. Benoist, Beuque, de Laulanie, Lamy, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Bour, Le Hénaff, Taix, Verret.

Groupe des entreprises privées:

Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Cauchois, Deleau (Gustave), Demmerlé, Goudaert, Lacour-Gayet, Lemaire-Audoire, Paquette, Stoll, Thoumyre.

Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Cagniard, Desse, Dumont, Garnier, Gingembre, Kruger, Lafond, Mayolle, Meunier, Pisson, Trocmé, Waendendries, Charvet.

Groupe de la Pensée française. — MM. Byé, Caujolle, Dumontier, Roche, Sauvy, Soula.

Groupe des sinistrés. — M. Barat.

Groupe des travailleurs:

C. G. C. — MM. Ducros, Le Ferme, Malterre, Puverel.

C. F. T. C. — MM. Bouladoux, Braun, Cade, Espéret, Levard, Liénart, Mayoud, Paillieux, Reynaud, Mlle Tribolati, MM. Vansieleghem, Willame, Vandenbussche.

C. G. T.-F. O. — MM. Allègre, Beyaert, Bomal, Bothereau, Cucuel, Degris, Delamarre, Goudy, Lapeyre, Pagliano, Peeters, Richard.

C. T. Intel. — M. Wolff.

Groupe de l'Union française. — MM. Bellanger, Bicheron (C. G. C.), Bouruet-Aubertot, Graeve, Jourdain, Potier de la Morandière, Sar (C. G. T.-F. O.), Tidjani (C. F. T. C.).

SCRUTIN N° 2

sur l'amendement présenté par le groupe des travailleurs C. G. T. tendant à apporter une modification à la rédaction de l'article 4 du projet de loi.

Nombre de votants 148

Ont voté pour 30
Ont voté contre 104
Se sont abstenus 14

Le Conseil économique n'a pas adopté.

Ont voté pour (30).

Groupe de l'agriculture. — MM. Haniquaut (C. F. T. C.), Rius (C. G. T.).

Groupe des travailleurs:

C. F. T. C. — MM. Bouladoux, Braun, Cade, Espéret, Levard, Liénart, Mayoud, Paillieux, Reynaud, Mlle Tribolati, MM. Vansieleghem, Willame, Vandenbussche.

C. G. T. — MM. Bouchaud, Mme Brisset, MM. Brouard, Duret, Frischmann, Furst, Le Brun, Le Quère, Leroy (André), Marion, Monjauvis, Racamond, Ruiz.

Groupe de l'Union française. — MM. N'Gom (C. G. T.), Tidjani (C. F. T. C.).

Ont voté contre (104).

Groupe des activités diverses. — MM. Colleville, Compeyrot, Montfajon.

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Bardet, Baron, Barré, Barriol, Bidau, Biset, Bonjean, Bouchard, Deleau (Jean), Denoyés, des Courtils, du Douet de Graville, Ferré, Forget, Gauthier, Genin, Guellati, Jahan, Lamour, Lepicard, Lequertier, Lucas, Mangeard, Martin, Maumont, Milhau, Naudin, Robin (François), Tardy, Uchard, Van Graefschepe.

Groupe de l'artisanat. — MM. André (Jean-Louis), Canonville, Chopin, Dallant, Lecœur, Levieux, Marant, Ouvière, Ressicaud.

Groupe des associations familiales. — MM. Dary, Houist, Leroy (Louis), Mabit, Noddings, Pasquet, Mme Picard, M. Vinot.

Groupe des classes moyennes. — MM. Millot, Tisserand.

Groupe des coopératives. — MM. Benoist, Beuque, de Laulanie, Lamy, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Bour, Le Hénaff, Taix.

Groupe des entreprises privées:

Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Cauchois, Deleau (Gustave), Demmerlé, Goudaert, Lacour-Gayet, Lemaire-Audoire, Paquette, Stoll, Thoumyre.

Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Cagniard, Charvet, Desse, Dumont, Garnier, Gimgembre, Kruger, Lafond, Mayolle, Meunier, Pisson, Trocmé, Waendendries.

Groupe de la pensée française. — MM. Byé, Caujolle, Dumontier, Sauvy, Soula.

Groupe des sinistrés. — M. Barat.

Groupe des travailleurs:

C. G. C. — MM. Ducros, Le Ferme, Malterre, Puverel.
C. T. intel. — M. Wolff.

Groupe de l'Union française. — MM. Bellanger, Bicheron (C. G. C.), Bouruet-Aubertot, Graeve, Jourdain, Potier de la Morandière.

Se sont abstenus (14).

Groupe de l'agriculture. — M. Gourlot (C. G. T.-F. O.).

Groupe des travailleurs C. G. T.-F. O. — MM. Allègre, Beyaert, Bomal, Bothereau, Cucuel, Degris, Delamarre, Goudy, Lapeyre, Pagliano, Peeters, Richard.

Groupe de l'Union française. — M. Sar (C. G. T.-F. O.).

SCRUTIN N° 3

sur l'ensemble du projet d'avis concernant le projet de loi « relatif au régime juridique, administratif et financier des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ».

Nombre de votants 150

Ont voté pour 135
Ont voté contre 15

Le Conseil économique a adopté.

Ont voté pour (135).

Groupe des activités diverses. — MM. Colleville, Compeyrot, Montfajon.

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andiau, Bardet, Baron, Barré, Barriol, Bidau, Biset, Bonjean, Bouchard, Deleau (Jean), Denoyés, des Courtils, du Douet de Graville, Ferré, Forget, Gauthier, Génin, Gourlot (C. G. T.-F. O.), Guellati, Haniquaut (C. F. T. C.), Jahan, Lamour, Lepicard, Lequertier, Lucas, Mangeard, Martin, Maumont, Milhau, Naudin, Robin (François), Tardy, Uchard, Van Graefschepe.

Groupe de l'artisanat. — MM. André (Jean-Louis), Boulland, Canonville, Chopin, Dallant, Lecœur, Levieux, Marant, Ouvière, Ressicaud.

Groupe des associations familiales. — MM. Dary, Houist, Leroy (Louis), Mabit, Noddings, Pasquet, Mme Picard, M. Vinot.

Groupe des classes moyennes. — MM. Millot, Tisserand.

Groupe des coopératives. — MM. Benoist, Beuque, de Laulanie, Lamy, Schatz, Viaux-Cambazat.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Bour, Le Hénaff, Taix, Verret.

Groupe des entreprises privées:

Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Cauchois, Deleau (Gustave), Demmerlé, Goudaert, Lacour-Gayet, Lemaire-Audoire, Paquette, Stoll, Thoumyre.

Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Cagniard, Charvet, Desse, Dumont, Garnier, Gimgembre, Kruger, Lafond, Mayolle, Meunier, Pisson, Trocmé, Waendendries.

Groupe de la pensée française. — MM. Byé, Caujolle, Dumontier, Roche, Sauvy, Soula.

Groupe des travailleurs:

C. G. C. — MM. Ducros, Le Ferme, Mallerre, Puveret.

C. F. T. C. — MM. Bouladoux, Braun, Cade, Espéret, Levard, Liénart, Mayoud, Paillieux, Reynaud, Mlle Tribolati, MM. Vandenbussche, Vansieleghem, Villame.

C. G. T.-F. O. — MM. Allègre, Beyaert, Bomal, Bothereau, Cucuel, Degris, Delamarre, Goudy, Lapeyre, Pagliano, Peeters, Richard.

C. T. intel. — M. Wolff.

Groupe de l'Union française. — MM. Bel'anger, Bicheron (C. G. C.), Bournet-Aubertot, Graeve, Jourdain, Potier de la Morandière, Sar (C. G. T.-F. O.), Tidjani (C. F. T. C.).

Ont voté contre (15).

Groupe de l'agriculture. — M. Rius (C. G. T.).

Groupe des travailleurs C. G. T. — M. Bouchaud, Mme Brisset, MM. Brouard, Duret, Frischmann, Furst, Le Brun, Le Quère, Leroy (André), Marion, Monjauvis, Racamond, Ruiz.

Groupe de l'Union française. — M. N'Gom (C. G. T.).

FONDS D'AIDE A L'INDUSTRIE CINÉMATOGRAPHIQUE FRANÇAISE

(Projet de loi n° 4281 du 7 octobre 1952 et rédaction nouvelle incluse dans le rapport supplémentaire n° 4968 fait au nom de la commission de la presse de l'Assemblée nationale, par M. Desson, député.)

1° Rapport présenté, au nom du Conseil économique, par M. René Richard.

SOMMAIRE

I. — *Le fonds d'aide créé par la loi du 23 septembre 1948.*
1. — Financement.
2. — Utilisation des fonds.
3. — Résultats financiers.

II. — *Mesures de réforme proposées.*
1. — Financement.
a) Taxe additionnelle au prix des places;
b) Taxe de sortie de films.
2. — Gestion du fonds.
3. — Répartition des ressources.
a) Production:
Calcul de l'aide;
Affectations prioritaires des versements;
Renforcement des conditions d'attribution;
b) Exploitation;
c) Industries techniques (studios et laboratoires);
d) Presse filmée;
e) Propagande et diffusion du film français à l'étranger.
4. — Sanction des fraudes.

III. — *Conclusions.*

Au cours de sa séance du 3 février, le bureau du Conseil économique a décidé de saisir la commission de la production industrielle du projet de loi n° 4281, relatif au fonds spécial d'aide à l'industrie cinématographique française. Cette saisine répondait à une double demande présentée, tant par le groupe des travailleurs de la C. G. T.-F. O. que par la commission elle-même.

Le rapport devant être présenté dès le 11 février, celle-ci a constitué aussitôt en son sein un groupe de travail qui a procédé, dans les délais les plus rapides, aux auditions rappelées en annexe.

Le Conseil économique a émis, le 26 octobre 1949, un avis portant sur l'ensemble du problème de l'industrie cinématographique française. Il est donc opportun de souligner le caractère très précis de l'étude actuelle. Son objet se limite à l'examen des conditions de renouvellement du fonds spécial d'aide temporaire à cette industrie, créé par la loi du 23 septembre 1948 et arrivant à terme le 1er octobre 1953.

Avant d'aborder les projets de réforme de ce fonds, il est utile de rappeler brièvement au Conseil l'essentiel des textes qu'ils tendent à modifier, en notant les résultats obtenus.

I. — Le fonds d'aide créé par la loi du 23 septembre 1948 (1).

1. — Financement

Les ressources du fonds sont constituées par la perception de deux taxes exceptionnelles:

a) Une taxe additionnelle au prix des places dans les salles de spectacles cinématographiques;

b) Une taxe de sortie de film, perçue au moment de la délivrance du visa d'exploitation et variable selon le métrage du film.

(1) *Journal officiel* du 24 septembre 1948 (page 9401).

2. — Utilisation du fonds

a) L'aide aux producteurs s'applique exclusivement à la réalisation de nouveaux films; elle est calculée proportionnellement aux recettes brutes réalisées par les films pendant les trois premières années de leur exploitation. Pour la presse filmée, l'aide est calculée par trimestre, selon les recettes réalisées;

b) L'aide aux exploitants de salles cinématographiques percevant la taxe additionnelle intervient pour la réalisation de travaux de sécurité, d'hygiène et de modernisation. Elle est établie en fonction des travaux entrepris, des recettes déclarées et du montant des taxes additionnelles perçues;

c) Enfin, l'aide du fonds est accordée à la diffusion de la production française à l'étranger.

Des acomptes peuvent être consentis aux bénéficiaires.

La gestion du fonds est assurée par un conseil d'administration composé de représentants de l'administration et de professionnels, sous la présidence du directeur général du centre du cinéma.

3. — Résultats

Ne sont indiqués ici que les résultats financiers de la loi d'aide, la critique de son application et de ses effets se retrouvant dans l'analyse, présentée ci-après, des conditions de son renouvellement.

Un peu plus de 9 milliards de francs ont été attribués depuis octobre 1948, jusqu'en décembre 1952, soit une moyenne annuelle de 2 milliards de francs environ.

La répartition en a été la suivante:

Production: 5.621 millions de francs, dont: presse filmée, 381 millions.

Exploitation: 3.187 millions de francs.

Propagande à l'étranger (Unifrance-Film): 116 millions de francs.

Gestion du fonds: 189 millions de francs.

II. — Mesures de réforme du fonds.

La loi d'aide temporaire du 23 septembre 1948 cessant d'être applicable le 1er octobre 1953 et la nécessité d'une prorogation de ses effets n'étant pas sérieusement contestée, les mesures étudiées ou proposées par les administrations compétentes ou les organisations professionnelles tendent essentiellement à modifier les conditions de financement et de répartition des fonds.

Les propositions des pouvoirs publics sont, en fait, réunies dans le projet de loi n° 4281 précité et dans le projet inclus dans le rapport supplémentaire n° 4968 présenté, au nom de la commission de la presse de l'Assemblée nationale, par M. Desson, député.

Les organisations professionnelles, patronales ou salariées, ont, de leur côté, fait connaître leurs positions dans diverses publications ou manifestes. Elles les ont à nouveau précisées au cours de leurs récentes auditions au Conseil. Il en a été de même pour le crédit national, établissement qui intervient activement dans le financement de la production et dont les représentants ont été entendus. Dans ces conditions, il semble possible d'éviter à votre Assemblée la lecture d'un long rapport, exposant sur chacun des points en cause et successivement, les diverses positions.

Quelques tableaux comparatifs, rédigés en style bref, permettront à chacun d'avoir une connaissance rapide et suffisante des propositions et thèses en présence sur les points essentiels contestés.

L'ordre retenu est celui adopté pour la rédaction des projets de loi précités, avec indication des articles correspondants.

1. — Financement du fonds

a) *Taxe additionnelle au prix des places dans les salles de spectacles cinématographiques.*

LOI DE 1948 (Art. 2).	PROJET 4281 (Art. 2).	PROJET 4968 (Commission de la presse A. N.) (Art. 4).
Billets de 35 à 99 F: taxe de 5 F.	Billets de moins de 100 F: taxe de 5 F.	Billets de moins de 100 F: taxe de 5 F.
Billets de 100 F et plus: taxe de 10 F.	Billets de 100 F et plus: taxe de 10 F. Pour les petites exploitations, possibilité de dispense avec exclusion du bénéfice de la loi d'aide ou possibilité de forfait.	Billets de 100 à 149 F: taxe de 10 F. Billets de 150 F et plus: taxe de 5 F par tranche inférieure ou égale à 50 F, en sus.

N. B. — La taxe additionnelle n'est pas frappée par les droits et impôts divers.

Observations. — Accord des organisations patronales, sur le projet n° 4968, mais avec une taxe de 5 F en sus par tranche de 100 F (et non de 50 F) pour les billets d'un prix égal ou supérieur à 150 F.

L'application d'une taxe en sus de 5 F par tranche inférieure ou égale à 50 F, pour les billets d'un prix égal ou supérieur à 150 F, semble devoir être retenue (projet n° 4968). Elle permet un financement supplémentaire, prélevé sur les prix les plus élevés.

b) *Taxe de sortie de film.*

LOI DE 1948 (Art. 2).	PROJET 4281 (Art. 2).	PROJET 4968 (Commission de la presse, A. N.) (Art. 5).
Films long métrage parlant français: Maximum: 1.200 F par mètre.	Films long métrage parlant français: Maximum: 2.400 F.	Films long métrage parlant français: Maximum: 1.800 F.
Films court métrage français et étrangers: Maximum: 120 F par mètre.	Films court métrage français et étrangers: Maximum: 240 F.	Films court métrage parlant français: Maximum: 200 F.
Films long métrage étrangers en version originale: Maximum: 25 F par mètre.	Films long métrage étrangers en version originale: Maximum: 240 F.	Films étrangers en version originale: Long métrage: Maximum: 300 F. Court métrage: Maximum: 200 F.

N. B. — Montant fixé par arrêté ministériel.

Observations. — Opposition des organisations patronales aux maxima de 300 et 200 F prévus dans le projet n° 4968, pour les versions originales. Ces taux sont trop élevés pour des films peu concurrentiels.

La fédération C. G. T. estime anormal de frapper également les films parlant français, que leur origine soit étrangère ou française. Il faudrait tenir compte du niveau des échanges avec chaque pays (exportation et importation de films).

Le cartel syndicaliste des spectacles (C. F. T. C., C. G. T.-F. O. et autonomes) propose la suppression de la taxe.

Les maxima proposés dans le projet n° 4968 semblent correspondre aux fins poursuivies: adapter les ressources au niveau actuel des prix, sans obérer trop lourdement le coût de production des films. Il ne paraît pas possible d'appliquer un régime discriminatoire aux films étrangers, si l'on veut s'efforcer, comme il est précisé plus loin, de développer l'exportation du film français avec l'aide du fonds.

Le projet n° 4281 suggère d'ajouter aux ressources du fonds une contribution de la télévision pour toute diffusion de films. Cette disposition, exclue du projet de la commission de la presse de l'Assemblée nationale, ne semble pas devoir être retenue, dans les conditions actuelles.

2. — Gestion du fonds

La gestion du fonds est assurée, dans la législation actuelle et dans les projets de loi, par un conseil d'administration composé de représentants de l'administration et de la profession.

Toutefois, les projets de loi retirent la présidence au directeur général du centre pour la confier à un membre du conseil d'Etat ou de la Cour des comptes. Le directeur devient commissaire du Gouvernement. Cette modification est acceptable, les organisations patronales ayant cependant fait observer qu'elles ne la considéraient pas comme justifiée.

3. — Répartition des ressources du fonds

Les secteurs bénéficiaires en sont les suivants:

a) Production;
b) Exploitation;
c) Studios et laboratoires (disposition nouvelle);
d) Presse filmée (actualités);
e) Propagande et diffusion à l'étranger.

a) *Production.*

Calcul de l'aide.

Les sommes allouées aux producteurs bénéficiaires étant calculées par application de taux proportionnels aux recettes de leurs films obtenues en France, dans l'Union française ou à l'étranger, il est d'un intérêt évident de ne considérer, parmi les recettes tirées d'une exploitation du film à l'étranger, que celles effectivement rapatriées, sauf dispense du centre du cinéma, comme le précise l'article 8 (7e alinéa) du projet de la commission de la France de l'Assemblée nationale (n° 4968).

Affectations prioritaires des versements du fonds.

Les versements du fonds d'aide devront être employés, désormais, d'après les projets n°s 4281 et 4968, au règlement, par priorité, de certaines dépenses:

PROJET N° 4281 (Art. 7).	PROJET N° 4968 (Commission de presse Assemblée nationale) (art. 14).
1° Salaires. 2° Cotisations de sécurité sociale. 3° Créances des studios et laboratoires (compris la fourniture des copies).	1° Salaires. 2° Cotisations de sécurité sociale. 3° Créances des studios et laboratoires (compris la fourniture des copies) et, en plus: 4° Taxes à la sortie de films.

Observations. — Les organisations patronales pensent qu'il n'y a pas lieu d'exclure de la priorité les traites de plus de 90 jours remises en payement aux studios et laboratoires. La rotation des capitaux ne peut être aussi rapide dans le cinéma que dans les autres industries.

Le représentant du Crédit national pense qu'il faudrait exclure les versements aux vedettes du droit à priorité sur les sommes d'aide, ou au moins fixer un plafond de salaires ayant seul droit à cette priorité.

Le Conseil économique ne peut qu'émettre un avis favorable à l'existence de priorités de règlement des salaires-cotisations de sécurité sociale (1) (dont certains arrérages se sont révélés importants), créances des studios et laboratoires (y compris fourniture des copies) et taxes de sorties de films, sur les versements du fonds d'aide. Il considère également qu'un versement ne peut être fait à des producteurs redevables d'impôts, même s'ils ont obtenus des délais de payement.

Il semble toutefois que les vedettes ne doivent bénéficier d'une priorité que pour un plafond limite de leur rémunération, à l'exclusion de toute part de celle-ci reversée à titre de commandite du film tourné.

Le Conseil ne peut, dans les délais très écourtés de son étude, prendre position sur la non priorité, inscrite dans le projet n° 4968, des traites de plus de 90 jours remises par les producteurs aux studios et laboratoires, mais il se doit d'attirer l'attention des pouvoirs publics sur l'opposition des organisa-

(1) Plus de 50 millions dans certains cas pour les impôts et la sécurité sociale (U. G. C.) d'après le rapport d'information déposé le 21 novembre 1952 au nom de la commission de la presse de l'Assemblée nationale.

tions patronales — opposition non partagée par le représentant du Crédit national — à cette interdiction, qui ne saurait être adoptée valablement sans un examen approfondi des possibilités réelles de financement de l'industrie cinématographique.

Renforcement des conditions d'attribution de l'aide du fonds.

Trois conditions sont imposées par les projets précités:

1° L'obtention d'un agrément du film par le producteur;

2° Un apport personnel suffisant du producteur;

3° Le contrôle d'un expert-comptable sur le plan de financement ou la réalisation du film.

1° et 2° condition: agrément du film et apport des sociétés de production.

PROJET N° 4281 (Art. 11).	PROJET N° 4968 (Commission de presse Assemblée nationale) (art. 15).
Agrément donné par le centre du cinéma à trois conditions:	Agrément soumis à quatre conditions:
Présentation par le producteur de documents attestant la préparation technique complète du film.	Devis et plan de financement.
Justification de la disposition de la totalité des ressources nécessaires au financement.	Présentation du plan de délégation des recettes aux créanciers du producteur.
Observation de normes fixées par le centre, et relatives, en particulier, aux frais généraux des producteurs et aux contrats d'engagement des artistes et techniciens.	Existence d'un contrat d'assurance des risques de réalisation du film et de dépassement du devis.
	Apport obligatoire en espèces de 20 p. 100 du devis par le producteur.

Observations. — Opposition formelle des organisations patronales à l'exigence d'un apport en espèces de 20 p. 100 des producteurs sous la forme du projet. C'est créer un risque de monopole pour les maisons importantes, les autres producteurs ne pouvant trouver ces fonds. On ne peut accepter cet apport de 20 p. 100 que s'il peut inclure les versements du fonds et tenir compte des règlements prioritaires (salaires, cotisations...) déjà effectués par le producteur.

La fédération C. G. T. exclut de même cet apport de 20 p. 100, qui serait impossible pour les producteurs indépendants, à moins que les sommes tirées du fonds d'aide puissent y être incluses.

Les représentants du Centre du cinéma et du Crédit national déclarent de même que le taux de 20 p. 200 peut être trop élevé, mais qu'il doit inclure, en tout état de cause, le droit d'aide.

Par contre, le cartel syndicaliste des spectacles (C. F. T. C., C. G. T.-F. O., autonomes, et les représentants de la C. G. C.) considèrent, en accord avec les rapports de M. Genevray (cour des comptes) et de M. Besse (conseil national du crédit), que cet apport en espèces de la société de production est la condition même de sa responsabilité dans la production qu'elle engage. Le cartel estime que les producteurs indépendants sérieux trouveront les fonds nécessaires.

Ce problème de l'apport en espèces des producteurs dans le financement de leurs propres films est fondamental.

Lors des travaux antérieurs du Conseil, en 1949, le comité d'études et de contrôle pour le financement du cinéma, groupant deux banques nationalisées (Crédit lyonnais et B. N. C. I.) et une banque privée (Banque de l'Union parisienne), avait souligné la nécessité absolue d'un engagement financier convenable des sociétés de production, pour un concours normal des établissements de crédit au financement du film, au stade de leur préparation ou de leur exploitation.

Le Conseil économique se doit de souligner de façon absolue la nécessité inéluctable de cet apport financier des sociétés de production, en laissant toutefois aux pouvoirs publics le soin d'apprécier exactement le pourcentage du devis que doit représenter cet apport.

Le cinéma est un art, mais aussi une industrie, et spécialement au stade de la production. Aucune société industrielle ou commerciale ne peut obtenir un crédit normal, sans apporter aux établissements financiers des garanties acceptables.

Il ne saurait y avoir de financement normal de la production cinématographique, si cette règle, évidente de toute gestion industrielle ou commerciale n'est pas observée. Y déroger à nouveau serait condamner la profession à tirer habituellement ses crédits de financement d'un recours à des moyens exceptionnels et aléatoires, ou à l'appel aux fonds publics.

Il n'est pas besoin d'insister sur le danger que ferait courir à la mission artistique du cinéma la permanence de semblables pratiques.

Enfin, sur le plan des frais généraux prélevés au départ par les producteurs, le Conseil demande que soient interdits des taux de 6 ou 7 p. 100 des devis (taux que ne paraissent pas du tout une exception selon les déclarations des représentants du Crédit national et du cartel syndicaliste des spectacles). Un maximum doit être fixé par le centre du cinéma.

3° condition: contrôle d'un expert-comptable sur le financement et la réalisation.

PROJET N° 4281 (art. 12)	PROJET N° 4968 (commission de presse Assemblée nationale) (art. 17).
Contrôle d'un expert-comptable sur la réalisation des films agréés en conformité des conditions mises à l'agrément.	Contrôle d'un expert-comptable sur la réalisation des films agréés en conformité des conditions mises à l'agrément.

Observations. — Les organisations patronales s'opposent à un contrôle obligatoire pour tous les producteurs; ce contrôle doit être facultatif et s'appliquer aux producteurs dont l'activité donnera lieu à critiques sérieuses, sur requête du centre du cinéma ou de la commission d'agrément des films.

Ce contrôle, facultatif, ne doit pas intervenir dans la réalisation des films, qui doit être laissée, comme dans toute industrie, à la libre initiative des producteurs, mais *a posteriori*, une fois le film terminé.

Enfin, la multiplication des interventions d'experts comptables aboutirait à grever anormalement le coût de production des films.

La fédération C. G. T. préconise, de même, le caractère facultatif et *a posteriori* de ce contrôle, en suggérant la pénalisation des dépassements de devis par retenue sur les versements du fonds d'aide.

Le cartel syndicaliste des spectacles (C. F. T. C., C. G. T.-F. O. et autonomes, et les cadres C. G. C.) considère, à l'inverse, que l'existence d'un contrôle comptable sérieux de la réalisation des films, au moins *a posteriori*, est la contrepartie normale de l'intervention du fonds.

Compte tenu de ces observations, il apparaît que le Conseil économique peut recommander le contrôle a *posteriori* d'un expert-comptable sur la réalisation du film, sous réserve que cette intervention soit unique, afin de ne pas grever inutilement le coût de production. Il n'est pas possible de rendre facultatif ce contrôle, qui constitue effectivement la contrepartie raisonnable du bénéfice du fonds d'aide.

Attribution de prix aux films de qualité, aux films de caractère documentaire éducatif ou culturel, ou aux films de techniques novatrices.

(Art. 6 et 13 du projet 4281 et art. 23 à 25 du projet 4968.)

Le Conseil économique ne peut qu'approuver fortement l'affectation d'une partie du fonds d'aide à de telles productions et spécialement aux films documentaires ou éducatifs de réelle valeur, mais la valeur d'une telle contribution dépend, au premier chef, des conditions de sérieux et d'équité qui marqueront son fonctionnement. C'est ici tout le problème du choix des personnalités composant le jury d'attribution qui est posé.

b) *Exploitation.*

Trois dispositions nouvelles sont prévues dans les projets de loi pour le concours financier du fonds à l'exploitation des salles de spectacles cinématographiques (art. 14 du projet 4281. — Art. 26 du projet 4968).

Un ordre d'urgence des travaux: sécurité et hygiène en priorité, puis modernisation et embellissement.

Le concours du fonds à la création de nouvelles salles, sous réserve d'agrément.

Une aide plus accentuée aux petites exploitations, dont les allocations pourront s'élever à 80 p. 100 (au lieu de 50 p. 100) du produit de la taxe additionnelle au prix des places perçues à leurs guichets.

Ces mesures constituent une amélioration certaine dans les conditions d'attribution des fonds d'aide à l'exploitation.

Il y a donc lieu d'en recommander fortement l'adoption, en retenant les suggestions ci-après, présentées par les organisations patronales:

Possibilités d'utiliser l'aide pour la création de salles à l'étran-

ger, moyen très favorable de favoriser l'exportation des films français;

Instauration de facilités très larges de groupement, par des exploitants bénéficiaires, de leurs allocations, pour la réalisation des travaux prioritaires, mais sous réserve de l'agrément du centre;

Faculté d'utiliser les fonds d'aide, une fois satisfaites les conditions de sécurité, d'hygiène et de modernisation des installations, pour l'installation de la télévision dans les salles.

c) *Industries techniques* (studios et laboratoires).

(Art. 17 du projet n° 4281. — Art. 30 du projet n° 4968.)

Le Conseil économique ne peut qu'émettre un avis très favorable à la mesure inscrite à l'article 30 du projet inclus dans le rapport n° 4968, fait au nom de la commission de la presse de l'Assemblée nationale. Cette disposition tend à permettre au conseil d'administration du fonds, dans la limite de 5 p. 100 des ressources disponibles, de garantir les crédits accordés pour la fabrication du matériel de production de film et d'équipement des salles, et pour la modernisation des studios et laboratoires. C'est un complément heureux du rang privilégié accordé aux créances des industries techniques du film.

d) ***Presse filmée.***

(Art. 18 du projet 4281. — Art. 31 du projet 4968.)

La participation de la presse filmée (actualités) au fonds d'aide, à concurrence d'un taux proportionnel à l'ensemble des recettes brutes réalisées dans les salles de la métropole, est indispensable et contribue à garantir son indépendance.

Les exploitants considèrent toutefois que le taux de 4 p. 100 des recettes, prévu en faveur de la presse filmée, avantage celle-ci aux dépens des autres bénéficiaires. Les représentants de la presse filmée font observer, en réponse à cet argument, que leur industrie supporte un prix des pellicules, fondamental dans leur prix de revient, supérieur d'environ 40 p. 100 aux prix pratiqués dans des pays tels que la Grande-Bretagne et les Etats-Unis.

Ce désavantage de prix n'étant pas contesté, le Conseil économique demande instamment aux pouvoirs publics de rechercher immédiatement les causes exactes de cette situation, en contrôlant spécialement la mesure dans laquelle l'existence, en France, d'un monopole de fait de la production et de la vente des pellicules en serait responsable.

Il ne serait pas admissible que les ressources du fonds d'aide contribuent à financer des excès de prix à caractère de monopole.

e) *Propagande et diffusion du film français à l'étranger.*

Le tableau comparatif suivant résume la situation existante et les propositions de modification:

LOI DE 1948 (art. 4)	PROJET N° 4281 (art. 19)	PROJET N° 4968 (Commission de presse A. N.) (art. 32).
Simple mention de l'application de l'aide à la diffusion de la production cinématographique française à l'étranger. Pratiquement, l'association professionnelle « Unifrance-film » assure cette diffusion. Elle bénéficie d'une cotisation recouvrée par le centre du cinéma sur les recettes d'exportation de producteurs.	Participation du fonds à la propagande en faveur du cinéma en France et pour la diffusion de films français à l'étranger, proportionnellement, dans ce dernier cas, aux recettes obtenues par les sociétés de distribution de films ou d'exploitation de salles à l'étranger.	Concours du fonds jusqu'à 50 p. 100, aux dépenses de fonctionnement d'associations soumises au contrôle administratif et financier de l'Etat et assurant la diffusion à l'étranger. Prélèvement de 4 p. 100 sur les recettes d'exportations.

Observations. — Les organisations patronales acceptent les mesures de diffusion prévues dans le projet n° 4281, qui permet d'aider toute société concourant à la diffusion de nos films à l'étranger.

Le cartel syndicaliste des spectacles (C. F. T. C., C. G. T. - F. O. et autonomes) considère que le projet 4281 aboutirait, s'il était adopté, à subventionner très fortement l'association de producteurs « Unifrance-film » pour la propagande à l'étranger en faveur de ses propres films. Il conteste, après le ministère des finances, la légalité du recouvrement par le centre du cinéma d'une cotisation pour cette propagande, qui constitue, en fait, un impôt anormal.

Il n'apparaît pas possible au Conseil économique de prendre une position définitive sur ce problème délicat de la diffusion de nos films à l'étranger, en l'état actuel des informations.

Si le besoin d'une aide à l'exportation paraît évident, il n'en demeure pas moins que le texte voté par le Parlement devrait subordonner la participation du fonds d'aide à des garanties très sérieuses, excluant, en particulier, tout monopole éventuel d'attribution des ressources.

Si le renouvellement de la loi d'aide devait être acquis sans considération d'un plan d'ensemble de redressement de la situation de l'industrie cinématographique, l'importance, pour ce redressement, de la diffusion de nos films sur les marchés extérieurs, justifierait amplement la dissociation du texte en discussion, des mesures relatives à l'exportation, et leur inscription dans un projet de loi particulier de conception beaucoup plus approfondie.

4. — Sanctions des fraudes

Les fraudes résultant d'une utilisation des fonds d'aide différente de leur affectation, ou celles portant sur les recettes d'exploitation, devraient être correctionnalisées, selon le vœu des organisations professionnelles, si les articles 20 à 22 du projet de loi n° 4281 étaient adoptés. Par contre, la commission de la presse de l'Assemblée nationale a repoussé cette correctionnalisation.

Le Conseil économique ne peut que reprendre les propositions qu'il a déjà faites dans son avis du 26 octobre 1949: « Renforcement des mesures contre la fraude par la correctionnalisation des infractions relevées », en l'étendant aux utilisations frauduleuses des fonds d'aide. Il n'apparaît pas qu'aucune autre mesure ne soit proposée pour remédier efficacement à ces fraudes. Toutefois, il doit être entendu, selon le vœu émis par le cartel syndicaliste des spectacles, que cette correctionnalisation concerne les dirigeants responsables des sociétés, à l'exclusion de leur personnel salarié.

III. — **Conclusions.**

Aucun observateur objectif de la situation du cinéma français ne contestera la nécessité actuelle du renouvellement de la loi d'aide à cette industrie.

L'avis du Conseil ci-après doit rappeler, sans aucun doute, les conditions de ce renouvellement, sans que l'impératif de l'aide envisagée ne puisse être valablement négligé.

Mais le Conseil économique émettrait un avis fort incomplet et finalement d'une utilité contestable, si cet avis ne soulignait le caractère partiel et notoirement insuffisant d'une simple reconduction de la loi d'aide, même amendée, pour assurer un redressement durable de l'industrie cinématographique française.

A cet égard, les observations ci-après peuvent être présentées:

1. L'esprit qui inspire les travaux du Conseil sur ce problème présente deux aspects complémentaires:

Rejet, *a priori*, des affirmations tendancieuses ou critiques stériles s'adressant injustement à l'ensemble d'une profession, qui a sa place dans l'activité nationale, au même titre que toutes les autres;

Mais recherche d'une aide réelle à cette profession, par la reconnaissance loyale de ses faiblesses et davantage encore, par le refus de compromettre son avenir, lié à un redressement énergique de ses moyens et de ses méthodes, par la prise en considération des seules nécessités immédiates d'une survie sans cesse remise en cause.

2. De ce fait, le Conseil économique peut faire œuvre utile en appuyant son avis actuel, limité à la seule loi d'aide, par les considérations seulement énumérées ci-après:

a) Constatation de la contradiction trop habituelle, et finalement dangereuse, entre les revendications de liberté professionnelle et l'appel permanent à l'intervention, spécialement financière, des pouvoirs publics.

De valeur générale, cette observation vaut davantage pour le cinéma, qui n'est pas seulement, on se plait à le rappeler, une industrie, mais un art influent;

b) Impossibilité de laisser sans conclusion les critiques, parfois inquiétantes, énoncées dans des documents de caractère officiel (Rapport de la commission d'enquête sur le coût des services publics. Rapport d'information n° 4842, fait au nom de la commission de la presse de l'Assemblée nationale, par M. Lanet, député. Déclarations de professionnels, au cours d'auditions, sur les possibilités de réduction des prix de revient, les conditions d'agrément des scénarios, etc.);

c) Permanence dangereuse des problèmes du cinéma français, marquée par la succession, assez concordante, des études ou rapports de réforme:

Conclusion de l'ancien Conseil national économique, en 1936, sur rapport de M. de Carmoy;

Travaux de la commission de modernisation du cinéma du plan Monnet;

Rapport et avis du Conseil économique, du 26 octobre 1949;

Rapport d'information précité de la commission de la presse de l'Assemblée nationale (21 novembre 1952).

On comprend, dans ces conditions, que les projets de loi étudiés dans ce rapport aient prudemment éliminé de leur intitulé, sans rien en dire, l'adjectif « temporaire », inclus témérairement dans l'énoncé de la loi d'aide du 23 septembre 1948. Sans faire grief à leurs auteurs de leur réalisme, le Conseil économique se doit de mettre en garde les pouvoirs publics, en conclusion de son avis, contre toute adoption précipitée de projets dont les dispositions sont utiles, mais notoirement insuffisantes pour un redressement durable.

Ceci d'autant plus que le projet du Gouvernement lui-même (n° 4281) prévoit la nécessité d'un second texte, assurant « la réforme de la structure administrative de la cinématographie »; tandis qu'étaient énoncées, devant le groupe de travail de votre conseil, des demandes d'application d'une loi, primitivement temporaire, pour des durées de six et même huit ans.

A moins d'admettre la vanité de tout engagement, il n'est pas inutile, en conclusion, de rappeler les termes précis employés par le ministre de l'industrie et du commerce à deux reprises, pour rassurer le Parlement sur le caractère temporaire et conservatoire des mesures soumises à son adoption:

« ... Une fois de plus, il ne s'agit que d'une aide temporaire, qui doit permettre à l'industrie française de traverser les circonstances actuelles qui restreignent terriblement son marché, etc... » (1).

« ... Il faut que la loi soit maniée énergiquement et sérieusement. Il faut que l'industrie cinématographique fasse, elle aussi, un effort, car il n'est inscrit nulle part que la nation doit faire sans cesse des sacrifices pour des industries qui ne le méritent pas toujours. » (2).

Sans avoir à juger, *a priori*, des mérites de cette industrie, le Conseil économique fera plus qu'ajouter aux études et rapports existants s'il recommande aux pouvoirs publics, en conclusion de son avis, de ne pas décider des conditions de renouvellement de la loi d'aide au cinéma, dont les dispositions actuelles n'expirent, au surplus, que le 1er octobre prochain, sans qu'ait été établi un plan complet de redressement d'une industrie dont la fécondité artistique et la prospérité sont aussi indispensables au pays.

Dès lors, le Conseil répondra plus sûrement aux vœux du plus grand nombre, en rappelant opportunément que le recours excessif aux « ballons d'oxygène » finit par tuer le patient.

ANNEXE

Tableau des auditions réalisées

Jeudi 5 février (17 heures).

Auditions des représentants des organisations patronales:

Confédération générale du cinéma: M. Weill-Lorac, secrétaire général.

Production: M. Fournier, secrétaire général.

Distribution: M. Schwaller, délégué général.

Exploitation: MM. Trichet, président et Delafond, secrétaire général.

Industries techniques et laboratoires: M. Proteau, secrétaire général.

Presse filmée: M. Jay, président.

(1) *J. O.* des débats: Assemblée nationale, du 31 juillet 1948 (page 5103).

(2) *J. O.* des débats: Assemblée nationale, du 17 septembre 1948 (page 6538).

Vendredi 6 février.

Auditions des représentants des syndicats:

(9 h.): C.G.T.: M. Chezeau.

(10 h. 30): C.G.C.: MM. Grandjean et Marty.

Cartel des syndicats libres du spectacle:

C.G.T.-F.O.: MM. Le Boure, président du cartel, et Pompon.

C.F.T.C.: M. Letur.

Cadres autonomes: M. Ardiot.

Union des syndicats d'artistes musiciens: M. Becq.

(14 h. 45): Crédit national: M. Flury, directeur adjoint et M. Peronne.

(15 h. 30): Centre national du cinéma: Mlle Peltier, représentant M. Flaud, directeur général.

2° Avis formulé par le Conseil économique dans sa séance du 11 février 1953.

Le Conseil économique,

Vu la résolution en date du 10 février 1953, par laquelle il s'est saisi, pour avis, du projet de loi n° 4281, relatif au Fonds spécial d'aide à l'industrie cinématographique française (1),

Après avoir entendu le rapport présenté, au nom de sa commission de la production industrielle, par M. René Richard,

Après avoir rejeté une proposition présentée par le groupe de l'union des association familiales et le groupe des travailleurs (C.G.T.), tendant au renvoi à la commission (2),

Emet l'avis suivant (3):

1. — Financement du fonds

Ce financement peut être assuré:

a) Par une taxe additionnelle au prix des places dans les salles de spectacles, ainsi établie:

Document n° 4.281: art. 2; document n° 4.968: art. 4.

Billets d'un prix inférieur à 100 francs: taxe de 5 francs;

Billets d'un prix de 100 à 149 francs: taxe de 10 francs;

Billets d'un prix égal ou supérieur à 150 francs: taxe de 5 francs en sus par tranche inférieure ou égale à 50 francs.

b) Par une taxe de sortie de films, perçue à des taux pris par arrêtés ministériels, et dans la limite des maxima ci-après:

Document n° 4.281: art. 2; document n° 4.968: art. 4.

Films de long métrage parlant français: maximum: 1.800 francs au mètre;

Films de court métrage parlant français: maximum: 200 francs au mètre;

Films étrangers en version originale: long métrage: maximum: 300 francs au mètre; court métrage: maximum: 200 francs au mètre.

2. — Gestion du fonds

Document n° 4.981: art. 5; document n° 4.968: art. 6.

En l'absence d'informations suffisantes le problème de la présidence du conseil d'administration du Fonds d'aide, que les projets étudiés retirent à son titulaire actuel, le directeur général du centre de la cinématographie, le Conseil économique se borne à signaler l'opposition formelle des organismes patronaux et des syndicats de salariés entendus à cette modification, dont l'examen sera compris dans l'étude ultérieure du Conseil, dont il est question ci-après.

3. — Répartition des ressources du fonds

a) *Aide à la production.*

Calcul de l'aide: (Document n° 4968, art. 8, 7e alinéa).

Ne doivent entrer en compte, pour le calcul de l'aide, que les recettes réalisées à l'étranger qui auront été effectivement rapatriées, sauf exception expressément prévues par le centre national de la cinématographie.

Affectations prioritaires des versements:

Document n° 4281: article 7; document n° 4968, article 14.

Les sommes allouées par le fonds, en vue du financement de la production, doivent être affectées par priorité et dans

(1) Il est tenu compte de la rédaction nouvelle du projet proposé au nom de la commission de la presse de l'Assemblée nationale par M. Desson, député (rapport supplémentaire n° 4968).

(2) Le vote a été acquis au scrutin public par 105 voix contre 38. (Voir le résultat en annexe, scrutin n° 2, page 183.)

(3) Le vote a été acquis au scrutin public par 126 voix et 23 abstentions. (Voir le résultat en annexe, scrutin n° 3, page 184.)

l'ordre de préférence ci-après, au règlement des créances exigibles ainsi énumérées:

1° Salaires des ouvriers et employés, interprètes et techniciens.

Il semble toutefois que ne doivent bénéficier d'une priorité que les salaires ayant supporté les charges fiscales et sociales correspondantes;

2° Cotisations de sécurité sociale;

3° Créances des studios et laboratoires, y compris fournitures de copies;

4° Taxes de sortie de film.

Renforcement des conditions d'attribution des ressources du fonds:

Document n° 4281, article 11; document n° 4968, article 15.

Le Conseil souligne l'importance des conditions suivantes:

1° Subordination de l'agrément du centre du cinéma pour les bénéfices de l'aide à la production, à la présentation d'un devis et d'un plan de financement détaillés, justifiant l'existence des ressources nécessaires à la totalité du financement;

2° Exigence d'un apport en espèces suffisant des sociétés de production, calculé en pourcentage du devis, indépendamment des ressources apportées par le fonds.

Le Conseil économique insiste fortement sur la nécessité inéluctable de cet apport, si l'on veut dégager progressivement l'industrie cinématographique du recours à des moyens exceptionnels et aléatoires de financement.

3° Fixation d'un taux maximum pour les prélèvements de frais généraux effectués par les maisons de production, par rapport au devis du film, la pratique de taux de 6 et 7 p. 100, parfois relevés, devant être strictement prohibée;

4° Contrôle unique et *a posteriori* d'un expert comptable, agréé par le centre du cinéma, sur la réalisation des films ayant bénéficié de la loi d'aide.

Attribution de prix aux films de qualité, aux films de caractère documentaire, éducatif ou culturel ou aux films de techniques novatrices:

Le Conseil ne peut qu'approuver fortement l'affectation d'une part des ressources du fonds à ces films, en soulignant la gravité du problème de jury soulevé par ces attributions.

b) *Aide à l'exploitation.*

Document n° 4281, article 14; document n° 4968, article 26.

L'aide du fonds doit être soumise aux conditions suivantes:

Priorité dans l'ordre énoncé, des travaux de sécurité, d'hygiène et de modernisation (y compris l'installation de la télévision) sur les travaux d'embellissement des salles.

Possibilité du concours du fonds à la création de nouvelles salles, en France ou à l'étranger, sous réserve de l'agrément du centre;

Faculté de groupement des allocations par leurs bénéficiaires, pour la réalisation de travaux prioritaires, et avec agrément du centre.

c) *Aide aux industries techniques et à la presse filmée.*

(Studios et laboratoires.)

Document n° 4281, article 17; document n° 4968, article 31.

Le Conseil économique demande l'adoption d'une garantie des crédits accordés aux industries techniques pour la fabrication de matériel de production des films ou d'équipement des salles et pour la modernisation des studios et laboratoires;

Le Conseil économique pense qu'une étude d'ensemble sur le problème cinématographique devra rechercher les conditions de production et de vente des pellicules en France, spécialement à la presse filmée, les ressources du fonds d'aide ne pouvant contribuer en aucune façon au financement d'excès de prix résultant de l'existence éventuelle d'un monopole de fait de cette production.

d) *Propagande et diffusion du film français à l'étranger.*

Document n° 4281, article 19; document n° 4968, article 32.

Le Conseil recommande la subordination de toute participation du fonds d'aide à la diffusion du film français à l'étranger, à des garanties sérieuses, excluant, en particulier, s'il y a lieu, toute attribution exclusive des ressources affectées à cette aide.

4. — Sanction des fraudes

Document n° 4281, articles 20 et 22; document n° 4968, article 36.

Le Conseil ne peut que rappeler les mesures qu'il a déjà préconisées, dans son avis du 26 octobre 1949: « Renforcement des mesures contre la fraude par la correctionalisation des infractions relevées », aussi bien en matière de fraude sur les recettes qu'au cas d'utilisation délictueuse des fonds d'aide.

En conclusion des observations ainsi présentées sur les éléments essentiels de l'aide à l'industrie cinématographique, le Conseil économique reconnaît et souligne la nécessité actuelle d'un renouvellement du fonds d'aide.

Mais il déclare formellement qu'aucune urgence ne saurait justifier l'adoption prématurée des mesures proposées, sans qu'ait été établi et accepté, préalablement, un plan complet de redressement d'une industrie, dont l'importance nationale mérite mieux que la persistance paradoxale de mesures temporaires et partielles.

Constatant la permanence des problèmes de fond du cinéma français, marquée par la succession d'études ou rapports assez concordants, depuis les conclusions adoptées en 1936 par l'ancien Conseil national économique, le Conseil économique demande fortement que ne soit pas une nouvelle fois perdue, au profit de mesures de survie, l'occasion du rétablissement durable d'un art qui avait su apporter à la France, il n'y a pas si longtemps, une prééminence mondiale et se signale encore par d'éminentes réalisations. Aussi bien, le cinéma français ne doit-il pas attendre plus longtemps les moyens de sa complète maturité industrielle.

Au delà de recommandations, même aussi expresses, et dans l'esprit de la mission qui lui a été impartie, le Conseil économique demande à être saisi par les pouvoirs publics du plan de redressement dont il souligne l'urgente priorité (1).

En conclusion des observations ainsi présentées sur les éléments essentiels à l'aide à l'industrie cinématographique que le Conseil économique reconnaît et souligne l'urgence d'un vote rapide par le Parlement du projet de loi n° 4968 et invite le Gouvernement à faire au fonds d'aide à l'industrie cinématographique une avance immédiate de deux milliards.

(1) Un amendement présenté par le groupe des travailleurs C. G. T. tendant à supprimer le deuxième paragraphe et à insérer une rédaction nouvelle aux deux derniers paragraphes a été rejeté au scrutin public par 130 voix contre 15. (Voir le résultat en annexe, scrutin n° 1, page 183). Le texte de cet amendement était le suivant:

« Constatant la permanence des problèmes de fond du cinéma français, marquée par la succession d'études ou rapports assez concordants, depuis les conclusions adoptées en 1936 par l'ancien Conseil national économique, le Conseil économique demande fortement que ne soit pas une nouvelle fois perdue, au profit de mesures de survie, l'occasion du rétablissement durable d'un art qui avait su apporter à la France, il n'y a pas si longtemps, une prééminence mondiale et se signale encore par d'éminentes réalisations. Aussi bien, le cinéma français ne doit-il pas attendre plus longtemps les moyens de sa complète maturité industrielle.

Au delà de recommandations, même aussi expresses, et dans l'esprit de la mission qui lui a été impartie, le Conseil économique demande à être saisi par les pouvoirs publics du plan de redressement dont il souligne la nécessité.

ANNEXES

AIDE A L'INDUSTRIE CINEMATOGRAPHIQUE

SCRUTIN N° 1

sur l'amendement presenté par le groupe des travailleurs C. G. T., tendant à supprimer le 2e § de la page 5 de l'avis et à insérer une rédaction nouvelle aux deux derniers paragraphes de cette page.

Nombre de votants 145
Ont voté pour 15
Ont voté contre 130

Le Conseil économique n'a pas adopté.

Ont voté pour (15).

Groupe de l'agriculture. — M. Rius (C. G. T.).

Groupe des travailleurs:

C. G .T. — M. Bouchaud, Mme Brisset, MM. Brouard, Duret, Frischmann, Furst, Le Brun, Le Quère, Leroy (André), Marion, Monjauvis, Racamond, Ruiz.

Groupe de l'Union française. — M. N'Gom (C. G. T.).

Ont voté contre (130).

Groupe de l'agriculture. — MM. D'Andlau, Bardet, Baron, Barré, Barriol, Bidau, Biset, Bonjean, Bouchard, Deleau (Jean), Denoyès, Des Courtils, Du Douet de Graville, Ferré, Forget, Gauthier, Génin, Gourlot (C. G. T.-F. O.), Guellati, Haniquaut (C. F. T. C.), Jahan, Lamour, Lepicard, Lequertier, Lucas, Mangeard, Martin, Maumont, Milhau, Naudin, Robin (François), Tardy, Uchard, Van Graefschepe.

Groupe de l'artisanat. — MM. André (Jean-Louis), Boulland, Canonville, Chopin, Dallant, Lecœur, Levieux, Marant, Ouvière, Ressicaud.

Groupe des associations familiales. — MM. Dary, Houist, Leroy (Louis), Mabit, Noddings, Pasquet, Mme Picard, M. Vinot.

Groupe des classes moyennes. — M. Millot.

Groupe des coopératives. — MM. Antoni, Benoist, Beuque, Brot, De Laulanie, Lamy, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Bour, Le Hénaff.

Groupes des entreprises privées:

Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Cauchois, Deleau (Gustave), Demmerlé, Goudaert, Lacour-Gayet, Lemaire-Audoire, Paquette, Stoll.

Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Cagniard, Charvet, Desse, Dumont, Garnier, Gingembre, Kruger, Lafond, Mayolle, Meunier, Pisson, Trocmé, Waendendries.

Groupe de la pensée française. — MM. Byé, Dumontier, May, Philip, Sauvy, Soula.

Groupe des travailleurs:

C. G. C. — MM. Ducros, Le Ferme, Malterre, Puverel.

C. F. T. C. — MM. Bouladoux, Braun, Cade, Espéret, Levard, Liénart, Mayoud, Paillieux, Reynaud, Mlle Tribolati, MM. Vandenbussche, Vansieleghem, Willame.

C. G. T.-F. O. — MM. Allègre, Beyaert, Bomal, Bothereau, Cucuel, Degris, Delamarre, Goudy, Lapeyre, Pagliano, Peeters, Richard.

C. T. Intel. — M. Wolff.

Groupe de l'Union française — MM. Bicheron (C. G. C.), Bouruet-Aubertot, Graeve, Jourdain, Sar (C. G. T.-F. O.), Tidjani (C. F. T. C.).

SCRUTIN N° 2

sur la proposition faite par M. Noddings, au nom du groupe de l'union des associations familiales, et par le groupe des travailleurs C. G. T., tendant au renvoi à la commission.

Nombre de votants 143
Ont voté pour 38
Ont voté contre 105

Le Conseil économique n'a pas adopté.

Ont voté pour (38).

Groupe de l'agriculture. — MM. Haniquaut (C. F. T. C.), Rius (C. G. T.).

Groupe des associations familiales. — MM. Dary, Houist, Leroy (Louis), Mabit, Noddings, Pasquet, Mme Picard, M. Vinot.

Groupe des travailleurs:

C. F. T. C. — MM. Bouladoux, Braun, Cade, Espéret, Levard, Liénard, Mayoub, Paillieux, Reynaud, Mlle Tribolati, MM. Vansieleghem, Willame, Vandenbussche.

C. G. T. — M. Bouchaud, Mme Brisset, MM. Brouard, Duret, Frischmann, Furst, Le Brun, Le Quère, Leroy (André), Marion, Monjauvis, Racamond, Ruiz.

Groupe de l'Union française. — MM. N'Gom (C. G. T.), Tidjani (C. F. T. C.).

Ont voté contre (105).

Groupe des activités diverses. — MM. Colleville, Compeyrot, Monfajon.

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Bardet, Baron, Barré, Barriol, Bidau, Biset, Bonjean, Bouchard, Deleau (Jean), Denoyés, des Courtils, du Douet de Graville, Ferré, Forget, Gauthier, Génin, Gourlot (C. G. T.-F. O.), Guellati, Jahan, Lamour, Lepicard, Lucas, Mangeard, Martin, Maumont, Milhau, Naudin, Robin (François), Tardy, Uchard, Van Graefschepe.

Groupe de l'artisanat. — MM. André (Jean-Louis), Boulland, Canonville, Dallant, Lecœur, Levieux, Marant, Ouvière, Ressicaud.

Groupe des classes moyennes. — MM. Millot, Tisserand.

Groupe des coopératives. — MM. Antoni, Beuque, Brot, de Laulanie, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des entreprises privées:

Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Cauchois, Deleau (Gustave), Demmerlé, Goudaert, Lacour-Gayet, Lemaire-Audoire, Paquette, Stoll, Thoumyre.

Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Cagniard, Charvet, Desse, Dumont, Garnier, Gingembre, Kruger, Lafond, Mayolle, Meunier, Pisson, Trocmé, Waendendries.

Groupe de la pensée française. — MM. Byé, Caujolle, Dumontier, May, Philip, Sauvy, Soula.

Groupe des travailleurs:

C. G. C. — MM. Ducros, Le Ferme, Malterre, Puverel.

C. G. T.-F. O. — MM. Allègre, Beyaert, Bomal, Bothereau, Cucuel, Degris, Delamarre, Goudy, Lapeyre, Pagliano, Peeters, Richard.

C. T. Intel. — M. Wolff.

Groupe de l'Union française. — MM. Bicheron (C. G. C.), Bouruet-Aubertot, Graeve, Jourdain, Sar (C. G. T.-F. O.).

SCRUTIN N° 3

sur l'ensemble du projet d'avis.

Nombre de votants 149

Ont voté pour 126
Se sont abstenus 23

Le Conseil économique a adopté.

Ont voté pour (126).

Groupe des activités diverses. — MM. Compeyrot, Montfajon.

Groupe de l'agriculture. — MM. D'Andlau, Bardet, Baron, Barré, Barriol, Bidau, Biset, Bouchard, Bonjean, Deleau (Jean), Denoyés, des Courtils, du Douet de Graville, Ferré, Forget, Gauthier, Genin, Gourlot (C. F. T. C.), Guellati, Haniquaut (C. F. T. C.), Jahan, Lamour, Lepicard, Lequertier, Lucas, Mangeard, Martin, Maumont, Milhau, Naudin, Robin (François), Tardy, Uchard, Van Graefschepe.

Groupe de l'artisanat. — MM. André (Jean-Louis), Boulland, Canonville, Chopin, Dallant, Lecœur, Levieux, Marant, Ouvière, Ressicaud.

Groupe des classes moyennes. — MM. Millot, Tisserand.

Groupe des coopératives. — MM. Antoni, Benoist, Beuque, Brot, de Laulanie, Lamy, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Le Hénaff, Verret.

Groupe des entreprises privées:

Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Cauchois, Deleau (Gustave), Demmerlé, Goudaert, Lacour-Gayet, Lemaire-Audoire, Paquette, Stoll, Thoumyre.

Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Cagniard, Charvet, Desse, Dumont, Garnier, Gingembre, Kruger, Lafond, Mayolle, Meunier, Pisson, Trocmé, Waendendries.

Groupe de la pensée française. — MM. Byé, Caujolle, Dumontier, May, Philip, Sauvy, Soula.

Groupe des travailleurs:

C. G. C. — MM. Ducros, Le Ferme, Malterre, Puverel.

C. F. T. C. — MM. Bouladoux, Braun, Cade, Espéret, Levard, Liénart, Mayoud, Paillieux, Reynaud, Mlle Tribolati, MM. Vansieleghem, Willame, Vandenbussche.

C. G. T. - F. O. — MM. Allègre, Beyaert, Bomal, Bothereau, Cucuel, Degris, Delamarre, Goudy, Lapeyre, Pagliano, Peeters, Richard.

C. T. Intel. — M. Wolf.

Groupe de l'Union française. — MM. Bellanger, Bicheron (C. G. C.), Bouruet-Aubertot, Graeve, Jourdain, Sar (C. G. T. - F. O.), Tidjani (C. F. T. C.).

Se sont abstenus (23).

Groupe de l'agriculture. — M. Rius (C. G. T.).

Groupe des associations familiales. — MM. Dary, Houist, Leroy (Louis), Mabit, Noddings, Pasquet, Mme Picard, M. Vinot.

C. G. T. — M. Bouchaud, Mme Brisset, MM. Brouard, Duret, Frischman, Furst, Le Brun, Le Quère, Leroy (André), Marion, Monjauvis, Racamond, Ruiz.

Groupe de l'Union française. — M. N'Gom (C. G. T.).

Paris. — Imprimerie des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.